nur 3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 11
November 2004
53. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr



B13411

TESTS
- Brawas S2/6
- Köf II von Trix
- Rocos E32

Die Brenzbahn-Alternative
Signale im Anflug

Innotrans
Grenzenlos beliebt

Die E94 in Zwickau
Sachsens eiserne Omas

Kleinbahn lässt grüßen
Brandenburger H0-Projekt

Werkstatt:
- Kopfsalat-Züchtung
- Bahnstation-Nachbau
- Schutzwagen-Faltung

Mitten drin statt nur dabei: **Uwe Breitmeier**

Passion Dampflok

Museumschef mit Bundesverdienstkreuz

Jetzt neu:

MEB-MODELLBAHN-KALENDER 2005

Lassen Sie sich in die große Welt der kleinen Bahnen entführen - mit 13 meisterhaften, großformatigen Aufnahmen von faszinierenden Modellbahnen, professionell angefertigt vom bekannten Fotografen Andreas Stirl. Die abwechslungsreichen Motive zeigen detailreiche Dioramen ebenso wie vielfältige Großanlagen.
Ein wirklicher Blickfang, der Sie durch das Modellbahnjahr 2005 führen wird.

13 Blätter im Großformat 42,5 cm x 26,5 cm, geheftet. Lieferung nur, solange Vorrat reicht!

Bitte verwenden Sie für Ihre Bestellung die vorbereitete Postkarte. Sollte diese in Ihrem Heft fehlen, füllen Sie bitte ersatzweise den auf dieser Seite abgedruckten Bestellcoupon aus.



€ 9,95 + € 4.-
Versandkostenanteil

Sonderpreis für Abonnenten: € 9,95 frei Haus

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für den MEB-Modellbahn-Kalender

Bitte liefern Sie mir den MEB-Modellbahn-Kalender zum Einzelpreis von € 9,95, zzgl. Versandkostenanteil € 4,00 für Nichtabonnenten. Bei Bestellung von mehr als einem Kalender bitte Anzahl angeben: _____ Stück

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

☐ Ich bin Abonnent. Abonummer falls vorhanden:

☐ Abbuchung vom bekannten Konto (nur Abonnenten).

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

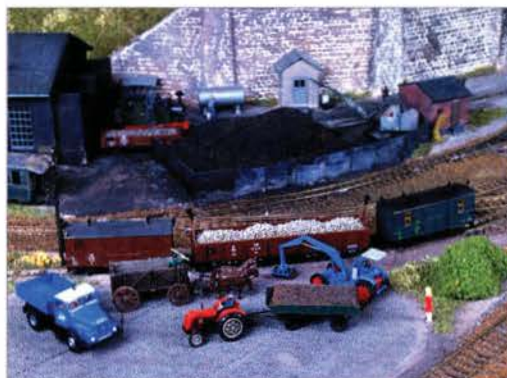
Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei ☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

11/04

Inhalt



94 Pioniere der Schmalspur

Schon in der DDR umfasste die Palette von Technomodell weit mehr als nur rollendes Material.

14 Von der 01 bis zur G8

Hobby-Heizer, Jurist und Leiter des Museums Darmstadt-Kranichstein: Ein Wahl-Hesse im Dampffieber.





Titel: 01 und Heizerfigur von Märklin in Spur I.
Foto: Frickel

28 Aus für Altbau-E-Loks

Auch bei der DR waren die E94 lange Zeit unverzichtbar. In Zwickau jedoch endeten deren Einsätze schon 1979.





100 Klein-Brandenburg

Kiefern, Sand und Eisenbahn: Ein Denkmal der besonderen Art lassen die Oberbarnimer Eisenbahnfreunde entstehen.

Vegetarische Modelle 62

Wie man mit überschaubarem Aufwand Salatköpfe für den Anbau in H0 gestalten kann, demonstriert Ralf Reinmuth.



BAHNWELT AKTUELL

MODELLEISENBAHNER

Hauptgewinn

● Mit mehreren Wettbewerben feierte der Modelleisenbahner seinen 50. Geburtstag. Einer hieß „Ein Bild und seine Geschichte" und der Hauptgewinner war Klaus Lier aus Bockenem bei Hildesheim. Der Preis war eine Führerstandsmitfahrt in einem Zug der Connex-Gruppe. Ausgewählt hatte unser Gewinner eine Fahrt mit dem Flensburg-Express der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) von Hamburg nach Padborg und zurück. Am Hamburger Hauptbahnhof wartete das freundliche NOB-Team schon auf Klaus Lier, der an diesem Tag den Dispolok-Taurus ES 64 U2-34 besteigen durfte. Von Hamburg ging es über Neumünster zur Rendsburger Hochbrücke, die den Nord-Ostsee-Kanal überquert. Das Überfahren dieses eindrucksvollen Eisenbahnbauwerks war sicher der Höhepunkt der gut zweistündigen Fahrt bis zum dänischen Grenzbahnhof. Bis Flensburg fuhr Volker Grewe die Lok, der gerne jede Frage zur Technik beantwortete. In Flensburg übernahm Jürgen Efferz den Taurus, der auch die Rückfahrt von Padborg nach Hamburg souverän meisterte. Für Klaus Lier war es sicher ein unvergesslicher Tag. Der MODELLEISENBAHNER möchte sich bei dieser Gelegenheit nochmals bei Connex, insbesondere Andreas Winter, der die Fahrt organisierte, und der Nord-Ostsee-Bahn bedanken!



Volker Grewe konnte alle Fragen zum Fahren eines Taurus beantworten.



Klaus Lier freut sich in Padborg schon auf die anstehende Rückfahrt.



Gleich folgt das Überfahren der Rendsburger Hochbrücke.

Fotos (3): Alkofer

NIEDERLANDE

Zurück nach damals

● Im Rahmen der alljährlichen Veranstaltung „Terug naar toen" (zurück nach damals) der niederländischen Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij dampften Anfang September die vereinseigenen Loks 23 071, 44 1593, 50 3654, 50 3564, 52 3879, 52 8053, 52 8139, 64 415, Tkp 23, sowie Gastlok 65 018 der Rotterdamer Stoom Stichting Nederland vor verschiedenen Zügen. Besonderer Höhepunkt war am 4. September 2004 die Bespannung des letzten Zuges aus der Richtung Apeldoorn mit allen teilnehmenden Loks außer Tkp 23; die neun Dampfloks brachten mehr als 20 000 PS auf die Schienen! Andere Highlights waren das Treffen der Neubauloks 65 018 und 23 071, die im Vorspann vor vielen Zügen zu sehen waren, und der Einsatz der 44 1593, einer der letzten betriebsfähigen Jumbos überhaupt. Die Zukunft der letztgenannten Lok ist übrigens gesichert durch den Erwerb des kompletten Fahrgestells der 44 193 aus Nossen.

Nicht weniger als zehn Großdampfloks wurden am 4. und 5. September 2004 zwischen Apeldoorn und Eerbeek eingesetzt.



Foto: Korthof

LUXEMBURG

Kein Saft

● Der größte Stromausfall seit Jahrzehnten ließ das Großherzogtum Luxemburg am 3. September 2004 für eine halbe Stunde ohne Strom. Darüber hinaus waren die Region um Trier sowie die Eifel und der Hunsrück für mehrere Stunden ohne Strom. Im Rahmen dieses großen Stromausfalls, der insgesamt rund eine Million Menschen betraf, blieben auf luxemburgischer Seite die elektrischen Lokomotiven und Triebwagen der Chemins de fer Luxembourgeois (CFL) während der Fahrt stehen. Doch die Züge der CFL hatten Glück im Unglück, denn schon wenige Minuten später gab es zumindest für die Eisenbahn wieder Strom. Der Grund für diesen Stromausfall waren Störungen an 220 000-Volt-Leitungen, die vom Saarland in die Region Trier führen. Da Luxemburg seinen Strom von der deutschen RWE bezieht, hängt das Luxemburger Stromnetz von ihr ab. Dank des 50-Hz-Betriebs bezieht die CFL ihren Bahnstrom aus dem öffentlichen Netz.

DB AG

Kunden-Charta für Fernverkehr



Foto: G. Habermann

● Am 1. Oktober trat die „Kundencharta" der Deutschen Bahn in Kraft. Damit will die Bahn verlorenes Kundenvertrauen zurückgewinnen: Die bisherigen Kulanzregelungen riefen bei vielen Fahrgästen Unmut hervor, weil die DB oft nach Gutsherrenart verfuhr. Andererseits ist der DB mit der Kundencharta vorerst eine Regelung per Gesetz erspart geblieben. Die wichtigsten Bestimmungen: Wenn die Reise mehr als 60 Minuten verspätet ist, gibt es einen Gutschein im Wert von 20 Prozent des Fahrscheines. Kunden mit Zeitkarten oder der Bahncard 100 erhalten einen Pauschalbetrag. Im Nachtreiseverkehr gilt die Entschädigung ab einer Verspätung von zwei Stunden. Bei Heizungsausfall soll es Heißgetränke geben, sofern sie im Zug erhältlich sind und ein Wechsel in einen beheizten Waggon nicht möglich ist. Kann ein Reisender seine Fahrt bis 24 Uhr nicht wie geplant fortsetzen, übernimmt die DB Kosten für ein Taxi oder Logis bis zu 80 Euro. Der Bundesverband der Verbraucherzentralen begrüßte die Charta und forderte die Bahnkunden zum aktiven Gebrauch der Regelungen auf. Der Fahrgastverband Pro Bahn kritisierte dagegen, dass der Nahverkehr nicht Bestandteil der Charta ist.

ÖSTERREICH

Noch fährt die 2050.005 – die letzte ihrer Art!

● In den Jahren 1958 bis 1962 bestellten die ÖBB insgesamt 18 Diesellokomotiven bei Henschel in Deutschland, da zu dieser Zeit noch keine österreichische Firma Maschinen der geforderten 1500-PS-Leistungsklasse liefern konnte. Zum Einbau kamen amerikanische GM-(General Motors)-Dieselmotoren und eine elektrische Kraftübertragung, welche sich bestens bewährten. Die bei den ÖBB als Reihe 2050 bezeichneten Lokomotiven wurden anfänglich auf allen noch nicht elektrifizierten Hauptstrecken eingesetzt und ab 1970, nach Ausbau der nicht mehr benötigten Dampfzugheizung, hauptsächlich im Güterzugdienst auf Nebenbahnen verwendet. 2050.002 erhielt als einzige Lok ein elektrisches Zugheizaggregat und konnte so vor Reisezügen eingesetzt werden. Nach ihrer formellen Ausmusterung übernahmen die ÖBB-Erlebnisbahnen die Lok für Sonderfahrten. Die übrigen Maschinen wurden nach Auslieferung der Neubau-Diesellokomotiven der Reihe 2016 („Hercules") nach und nach abgestellt. 2050.005 ist nun die letzte betriebsfähige Lok dieser Reihe im offiziellen Dienst, nachdem die ÖBB-Nostalgie auch noch die 2050.004 und 2050.009 in ihren Fahrpark einreihten.

Foto: Saßmann



Die 2050.005 mit ihrer letzten Planleistung, den Ölpendelzügen von Stadlau nach Wien Lobau Hafen am 11. August 2004.

Keine Regel ohne Ausnahme



Dr. Karlheinz Haucke

War's nun die Büchse der Pandora, die wir da öffneten? Zu befürchten war es. Schließlich weiß man um den gelegentlich geradezu missionarischen Eifer, mit dem andere Modellbahner und -bahnerinnen vom einzig richtigen Weg, nämlich dem eigenen, überzeugt werden sollen.

Doch siehe da: Die überwältigende Mehrzahl der Zuschriften als Reaktion auf die von uns gestellte Grundsatzfrage nach den Rahmenbedingungen modellbahnerischer Betätigung lassen ein erstaunlich hohes Maß an Toleranz erkennen. Die Orientierung am Vorbild wird zwar durchweg als Leitlinie begriffen, wobei die von der Realität bestätigte Ausnahme von der Regel durchaus als Rechtfertigung greift, doch modellbahnsystembedingte Kompromisse als Voraussetzung für sicheren Fahrbetrieb gelten allgemein als sinnvoll.

Da bedarf es nicht einmal des Hinweises, dass das Rad-Schiene-System schon beim Vorbild ein überaus komplexes ist und beispielsweise die maßstäbliche Umsetzung des Gewichts der Schienenfahrzeuge auf Modellbahnverhältnisse ein aussichtloses Unterfangen wäre.

Was aber vor allem die Modellbahnindustrie besonders interessieren sollte: Unsere Leser und Leserinnen plädieren fast ausnahmslos für alltagstaugliche, robuste Modelle. Die teuren, weil hochdetaillierten und elektronisch aufgerüsteten Miniaturen beeindrucken zwar, werden aber für die Ausübung des Hobbys und nicht zuletzt für die Nachwuchsförderung überwiegend als kontraproduktiv empfunden.

Ein Umdenken, das Schule macht?

BAHNWELT AKTUELL

Zum 90. Geburtstag des Dampflokwerkes in Meiningen *gab es am 11. und 12. September 2004 eine Ausstellung, bei der über 20 Dampflokomotiven und weitere Schienenfahrzeuge gezeigt wurden. Mehrere Sonderzüge brachten Interessenten ins Werk, wo unter anderem Starlok 18 201 bestaunt werden konnte.*



Foto: Witter

CONNEX

Steuerwagen für Flensburg-Express

● Die PFA Weiden fertigte vier Steuerwagen für den Flensburg-Express der Connex-Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB) und stellte diese dort erstmals am 21. Juli 2004 vor. Bei den Wagen handelt es sich um ehemalige Reichsbahn-Y-Wagen, die einen modernen Führerstand erhielten. Mitte August wurden die Wagen im Raum Regensburg getestet und kamen Ende August nach Schleswig-Holstein zur NOB. Durch die Steuerwagen konnte die NOB auf vier bisher eingesetzte Euro-Express-Wagen verzichten. Nun sind in jedem Zug noch ein Euro-Express-, vier Connex-Abteilwagen und ein Steuerwagen eingestellt. Als Loks stehen der NOB die Connex-185 515 und -516 sowie die Siemens-Dispo-Loks ES 64 U2-034, 035 und 095 zur Verfügung. Für den Lokwechsel in Hamburg Hbf stand bisher stets eine weitere Lok bereit, denn bedingt durch starke Gleisbelegungen konnte die Lok nicht schnell genug umlaufen. Im dänischen Padborg waren stets ausreichend Zeit und Gleise zur Verfügung. Am 28. August kamen die Steuerwagen erstmals in den Fahrgasteinsatz und am 31. August begann die Personalschulung auf dem ersten Steuerwagen, der dann auch im Wendezugeinsatz fuhr. Volkmar Wagner von der NOB erklärte, dass es zum Betriebsbeginn mit den neuen Waggons keine wesentlichen Probleme gab.

Die Steuerwagen sind außen in den Connex-Farben Weiß und Blau lackiert, wie auch die restlichen Wagen. Innen haben die Steuerwagen neben Großraumabteilen ein Mehrzweckabteil für Fahrräder und Kinderwagen sowie eine behindertengerechte Toilette. Sie tragen die Bezeichnung Connex-Tybdzf.



Foto: Brüggemann

ZWISCHENHALT

Die besten Bahnhöfe des Jahres 2004 sind Hannover und Lübben. Das ging aus einer Wahl der „Allianz pro Schiene" hervor, in der erstmals aus Sicht der Kunden die Bahnhöfe bewertet wurden.

Zwischen Riesa und Falkenberg fahren ab 12. Dezember keine Reisezüge mehr. Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) hat diese Leistungen abbestellt.

Die russische Eisenbahn RZD und die DB AG haben ein Joint-Venture für den Güter- und den Personenverkehr gegründet. Eigene Fahrzeuge wird das Unternehmen nicht haben, sondern sich der nationalen Bahngesellschaften bedienen.

Die DB AG und ein Billigflieger wollen kooperieren. Mitte September wurden Gespräche mit German Wings geführt. Nach ständiger Kritik an den Billigfliegern stellt sich die Bahn erstmals den Tatsachen.

Vossloh will Alstom-Werk: Der Kieler Lokbauer verhandelt mit dem spanischen Diesellokwerk in Valencia. Dort werden dieselelektrische Lokomotiven mit dem Schwerpunkt sechsachsige Maschinen der oberen Leistungsklassen produziert.

Deutsches Railion-Lokpersonal auf BLS-Strecken führte zu einem Streit zwischen BLS und dem Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV). Der SEV warf der BLS Sozialdumping vor. Diese zog daraufhin das Railion-Personal ab. Das Bundesamt für Verkehr soll eine Klärung herbeiführen.

Siemens löst seinen China-Chef ab: Ernst Behrens, der seit 1997 die Geschäfte des Konzerns in China leitete, wird unter anderem für entgangene Bahnaufträge verantwortlich gemacht. Den chinesischen Hochgeschwindigkeitszug soll Japan bauen.

Japans Fluggesellschaft ANA und die DB AG bieten gemeinsame Flugnummern an. ICE aus Stuttgart, Köln und Düsseldorf mit so genannten Codeshare-Verbindungen sind optimal auf die Nonstop-Flüge vom Frankfurter Flughafen nach Tokio abgestimmt.

Das Oberlandesgericht Celle hat eine Beschwerde der DB AG abgelehnt. Es entschied, dass die DB durch die Bildung des landeseigenen Fahrzeugpools in Niedersachsen (Metronom) nicht in ihren Rechten verletzt würde.

PFA Weiden hofft auf Stadler: Die Schweizer Stadler Rail Group hat Interesse am Werk geäußert.

SCHWEIZ

Dampf – made in Switzerland



Foto: Zellweger

Viel zu tun gibt es am 31. Juli 2004 in der ehemaligen SLM-Halle in Winterthur: Neben der SNCF-Dampflokomotive 141 R 073, die kurz vor dem Einachsen steht, warten mehrere SBB-Fahrzeuge auf Reparaturen.

● Das waren noch Zeiten, als die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur Dampflokomotiven baute oder revidierte. Ersteres gehörte während Jahrzehnten zum Kerngeschäft der SLM, letzteres stellte hingegen mehr die Ausnahme denn die Regel dar – etwa gegen Ende des Zweiten Weltkriegs, als die SNCF einen Teil ihrer teilweise schwer beschädigten Dampfmaschinen in Winterthur auf Vordermann bringen ließen. Mittlerweile ist das Unternehmen SLM von der Bildfläche verschwunden, der Bau und die Revisionen von Eisenbahn-Fahrzeugen in Winterthur hingegen konnte sich behaupten, respektive wieder etablieren. Dazu beigetragen haben mehrere Umstände. Ein Augenschein am Ort des Geschehens zeigte folgendes Bild: Die Firma Winpro baut sowohl selber Schienenfahrzeuge, etwa Traktoren für die SBB, als auch im Auftragsverhältnis Fahrzeug-Komponenten wie Drehgestelle. Außerdem gehören zu reparierende oder umzubauende Schienenfahrzeuge mittlerweile ebenfalls zum Geschäft der Winpro: Am 31. Juli 2004 unter anderem eine Re 460, ein RBe 540 (ex RBe 4/4) sowie mehrere Reisezugwagen der SBB. Im Auftrag von Bahngesellschaften werden zudem Unterhalts- und Servicearbeiten an Fahrzeugen durchgeführt. Lediglich indirekt war das Unternehmen hingegen an der Revision dreier großer französischer Dampflokomotiven beteiligt: Während Winpro einen Teil der Infrastruktur wie die schweren Krananlagen, zur Verfügung stellte, wurden die Arbeiten am Ort mehrheitlich von einem Privatmann und seinem Team erledigt. So stand am 31. Juli 2004 das Einachsen der letzten Maschine, der 141 R 073, auf dem Programm. Einige Tage später erfolgte dann der nächtliche Abtransport des wieder rollfähigen Fahrzeug-Torsos an seinen neuen Standplatz.



Foto: Sammlung Zellweger

Bahnhof Olten, 11. April 1945: Das SBB-Krokodil Ce 6/8III 14313 schleppt mehrere beschädigte französische 1'D1'-Lokomotiven zur Reparatur in Richtung Winterthur. Nach ihrem Kuraufenthalt in der SLM werden die Mikados wieder Dienst bei der SNCF leisten.

BAHNWELT AKTUELL


Foto: W. Nolte

Treffen der besonderen Art: Dreimal 01.10 (v.l. 011081, 012100 und 011104) waren mit der 231K22 in Heilbronn zu sehen.

— BAHNMUSEUM HEILBRONN —

01.10 in 1:1 und I

● Am 11. und 12. September 2004 trafen sich mehrere 01.10 im „Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn" (SEH). Aus Nürnberg war 012100 (Ex-011100) mit einem Sonderzug zu Gast, außerdem waren 011081 und 01509 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF), 011104 des SEH und die französische Gastlok 231 K22 neben weiteren Fahrzeugen zu sehen. Die 011066 der UEF war leider im Sonderzugeinsatz und konnte nicht nach Heilbronn kommen. Fast 4000 Besucher schauten sich im einstigen Bw der Königlich-Württembergischen Staatsbahnen um. Abgerundet wurde die Schau durch Spur-I-Anlagen, teilweise mit Echtdampf-Betrieb.



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.


Foto: Alkofer

Nur über einem Gleis hängt hier der Fahrdraht und E-Loks sind an diesem Bahnhof auch nicht anzutreffen. Aber eine Straßenbahn hat in unserer gesuchten Stadt eine Endstation. Die noch jungen Zweisystemfahrzeuge baute Bombardier. Das Besondere ist, dass diese Tram auf ihrer Fahrt zur anderen Endstation Riegelsberg auch noch eine Ländergrenze überquert. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die Endstation auf unserem Bild heißt? Ein kleiner Tipp: Sowohl die Betreibergesellschaft und die Landeshauptstadt, durch die die Stadtbahn fährt, als auch unser gesuchter Ort tragen den Namen eines Flusses am Anfang ihres Namens.



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2004 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Septemberheft lautete: „Desiro" und „Baureihe 642". Die Gewinner sind: Preiss, Michael, 79350 Sexau; Henke, Mario, 13409 Berlin; Bert, Gabriel, F-01600 Trevoux; Ludwig, Jürgen, 37520 Osterode; Berthold, Mandy-Chr., 06618 Naumburg; Fischer, Karl, 36110 Schlitz/Pfordt; Wilhelm, Helmut, 92224 Amberg; Löffler, Erich, A-1100 Wien; Halter, Günther, 65929 Frankfurt; Rokohl, Steffen, 06484 Quedlinburg; Mey, Harry, 02788 Hirschfelde; Wagner, Hans-Jürgen, 27283 Verden; Kerber, Detlef, 53343 Wachtberg-Pech; Martin, Peter, 91207 Lauf; Kerns, Fred, 06308 Siersheim; Nitsche, Alexander, 01917 Kamenz; Jänicke, Ralf, 18106 Rostock; Günther, Alexander, 01768 Glashütte; Winkel, Elke, 17252 Mirow; Scholtis, Gerhard, 91056 Erlangen.

— BADEN-WÜRTTEMBERG —

Sperrung der KBS 766


Foto: Hruza

Im Gegensatz zu den HzL-RS1-Fahrzeugen aus der ersten Lieferung besitzen die neuen Triebwagen Klimaanlage und automatische BSI-Mittelpufferkupplung, damit eine schnelle Trennung beziehungsweise Verbindung der Fahrzeuge im Ringzug-Betrieb möglich ist.

● Wegen kompletter Gleiserneuerung zwischen Hechingen und Albstadt-Ebingen wurde die so genannte Zollern-Alb-Bahn (KBS 766) in diesem Abschnitt während der Schulferien in Baden-Württemberg gesperrt. Vom 29. Juli bis 12. September 2004 wurden alle IRE-Züge zwischen Hechingen und Sigmaringen sowie alle Regionalbahnen zwischen Hechingen und Albstadt-Ebingen durch Busse ersetzt. Eine durchaus kundenfreundliche Lösung ergab sich an den Wochenenden: Die Regionalbahnen von und nach Tübingen, die aus den Triebwagen der Hohenzollerischen Landesbahn AG (HzL) gebildet werden, wurden im Zwei-Stundentakt von Hechingen über die HzL-Strecke nach Gammertingen und weiter nach Sigmaringen (KBS 768) umgeleitet. Damit blieben den Fahrgästen nach Sigmaringen das Umsteigen und die Busfahrt erspart. Die Stammstrecke der HzL wird an Wochenenden normalerweise von Straßenbussen bedient. Einige Triebwagen-Zuführleistungen zu den Einsatzorten und im Sommer die Radwanderzüge sind die einzigen Ausnahmen. Ungewohnt für die HzL-Stammstrecke war auch der Einsatz der „3er-Ringzug"-Regio-Shuttle (RS), die diese Strecke in der Regel nicht befahren, da sie in der neuen Betriebswerkstatt in Immendingen gewartet werden und von dort aus eingesetzt werden.



Foto: IGNC

DER SCHWELLENLEGER

Sturmfront von Westen

Das Wetter kommt in Deutschland meist aus dem Westen, vor allem das schlechte. Das sollte man eigentlich bei der DB AG wissen. Wenn im Herbst wieder die Sturmsaison beginnt, mag manch einer bei DB Regio vielleicht ein Déjà-vu-Erlebnis haben. Am Anfang waren es nur ein paar dunkle Wolken, die aus Frankreich nach Deutschland zogen: 1997 übernimmt die französische Vivendi-Gruppe, heute Veolia Environment, in Form ihrer Tochter Connex die alteingesessene Deutsche Eisenbahngesellschaft (DEG), die seitdem munter den deutschen Nahverkehr aufmischt und seit geraumer Zeit nicht ohne Erfolg im Fernverkehr die Fühler ausstreckt. Dunkler wurden die Wolken, als die Rethmann AG, ein weltweit tätiger Entsorger, die Rhenus Logistik AG, eine Stinnes-Tochter (Stinnes – war da nicht was?) übernahm und sich mit der französischen Keolis AG zur Rhenus-Keolis zusammenschloss. Seitdem wächst das Unternehmen munter im Markt des SPNV (Eurobahn, Freiberger Muldenthalbahn). Hinter beiden linksrheinischen Unternehmen stehen Konzerne, denen im Kampf um die deutsche Nahverkehrshoheit nicht so schnell die Luft ausgehen dürfte. Aus den schwarzen Wolken könnte jetzt ein ausgewachsenes Strurmtief für die DB AG heranwachsen. Das Tief heißt Arriva. Erstmals bemerkbar machte es sich im April bei der Übernahme der Prignitzer Eisenbahn (PEG), eines erfolgreichen, jungen Unternehmens, das an einer dünnen Kapitaldecke litt. Hinter der britischen Arriva steht jedoch erneut ein europaweiter Anbieter von Nahverkehrsleistungen mit über 30000 Angestellten und Milliardenumsätzen. Ende August griffen die Insulaner zu, als sich der bayerische Staat um seine 76,9-prozentige Beteiligung an der Regentalbahn erleichtern wollte, um mit den Einnahmen den bayerischen Osten aufzupäppeln. Mit der Regentalbahn, die heute Länderbahn heißt, erwarben die Engländer nicht nur Schienenverkehr auf beinahe 600 Kilometern, vor allem konnten sie sich das Know-how eines traditionsreichen EVU sichern. Und was macht die Bahn? Anstatt zu investieren und das eigene Haus wetterfest zu machen, spart man an allen Ecken und Enden. Dem Fahrgast darf's egal sein, wie der Anbieter heißt. Was für die DB AG ein Tief ist, könnte sich für den Kunden auch als Hoch entpuppen. Nur bei der Bahn möge niemand später behaupten, es habe keinen Wetterbericht gegeben, wenn der Sturm am Ende eine börsenunfähige Ruine zurücklässt.

BAHNWELT AKTUELL



Fotos (2): Frick

Die letzte bei den DSB noch aktive My erhielt den topaktuellen Anstrich von DSB Gods. Sie wird meist im Bauzugdienst eingesetzt.

50 JAHRE RUNDNASEN

Haben oder NOHABen?



Von links sind zu sehen: My 1101 (DSB), 1604 (CFL), M61017 (MÁV), 1805 (SNCB), Di 3.616 (NSB) und Ex-DSB-My 1109 als „Great Northern".

● Kommt sie oder kommt sie nicht? Das war die Frage, die sich die Freunde der Rundnasen in Bezug auf die ungarische M61017 stellten. Mit ihrem Kommen waren fünf Staatsbahn-Nohabs (DSB, MÁV, NSB, SNCB und CFL) sowie mehrere bei Privatbahnen im Dienst stehende Maschinen am 14. und 15. August 2004 im dänischen Odense zu bestaunen. Die ungarische Lok gelangte übrigens erst durch privates Engagement nach Dänemark. Über 7000 Besucher, von ihnen viele aus den Nachbarländern, haben das Treffen zu einem vollen Erfolg gemacht. Der Kult um die Rundnasen, bei deren Einführung Dänemark die führende Rolle spielte, ist ungebrochen. Selbstverständlich war auch My 1101, die Mutter aller europäischen Nohabs, in Odense dabei.

TOP UND FLOP

TOP: Zehn Tage für die Hälfte

Die Österreicherinnen und Österreicher konnten sich freuen: Wer die Bahn kennenlernen wollte, hatte vom 16. bis zum 26. September die Möglichkeit, die Angebote der ÖBB zum halben Fahrpreis zu nutzen. Anlässlich des autofreien Tages gab es an den Bahnhöfen Faltblätter mit entsprechenden Gutscheinen, die man nur auszufüllen und vom Bahnhofs- oder Zugpersonal abzustempeln lassen brauchte – fertig war der Halbpreis-Pass! Obendrauf gab es ein weiteres Angebot: Wer vom 15. September bis zum 14. Oktober eine Jahresnetzkarte erwerben wollte, erhielt diese um zehn Prozent verbilligt.

FLOP: In die Tasche gegriffen



Foto: G. Habermann

Schon wieder steht bei der DB AG eine neue Preisrunde an. Die gestiegenen Energiepreise seien schuld, argumentiert die Bahn, und zu viele Fahrgäste würden mit Sparpreisen fahren. Kein Wunder, ist doch die letzte massive Preisrunde noch kein Jahr her. So gewinnt man keine neuen Kunden, aber das ist leider eine alte Litanei.

PRIVATBAHN

Neue G 2000



Foto: Brüggemann

Ihre ersten Fahrten machte die Lok auf die Insel Sylt zur Personalschulung.

● Die NEG-Niebüll mietete bereits Mitte Juni eine Vossloh-Lok vom Typ G 2000 von Locomotion Capital für einige Monate an. Bei der NEG erhielt die Lok die Nummer 2000.009 und wird im Güterverkehr in Norddeutschland und zum dänischen Grenzbahnhof Padborg eingesetzt. Jetzt hat auch die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) seit kurzem eine neue G 2000. Die Lok ist bei der WLE als Lok 21 eingereiht.

Die WLE-Lok ziert der ästhetischere, symmetrische Führerstand



Foto: Heisler


Foto: Henschel

DB Regio in Nordrhein-Westfalen bereitet *sich auf den Herbst vor. Nach den schlechten Erfahrungen im vergangenen Jahr vor allem mit den neuen Triebwagen der Baureihen 425 und 426 kommt es bereits zu ersten Umstellungen: Auf der RB 56 (Hagen – Letmathe – Iserlohn) fährt jetzt eine 143 mit einem Doppelstocksteuerwagen!*

NRW

Signalbrücke Bochum Nord

● Am 25. und 26. September 2004 nahm das neue elektronische Stellwerk (EStw) Bochum Nord den Betrieb auf. Dadurch wurden sieben Stellwerke älterer Bauart in den Bahnhöfen Bochum-Nokia, Bochum-Riemke, Bochum-Präsident und Bochum Nord überflüssig. Das neue Stellwerk steuert den Verkehr auf der stark frequentierten Güterzughauptstrecke vom mittleren Ruhrgebiet zum Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle. In Bochum Nord zweigt die nun zu einem Bahnhofsgleis zurückgestufte Strecke zu dem Thyssen-Stahlwerk ab. Die Strecke von Bochum Hbf über Bochum-Nokia nach Wanne-Eickel wird außerdem von Tw der Baureihen ET 426 oder VT 628 alle 30 Minuten im Personennahverkehr bedient.


Foto: Wirtz

Eine Doppeltraktion aus 225 133 und 225 009 (Bh Oberhausen) mit einem Coilzug aus Bochum-Präsident passiert die nun historische Signalbrücke an der westlichen Bahnhofseinfahrt von Bochum Nord, eine der letzten bei der DB.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Foto: Bellingrodt, Slg. Schulz



Am Kilometer 27 liegt Talheim, 99682 dampft mit P307 in Richtung Marbach. Die Lok ist übrigens ein DRG-Nachbau der sächs. VIK.

Der „Entenmörder"

Mehr als ein halbes Jahrhundert lang gab es die 750-mm-Schmalspurstrecke von Marbach nach Heilbronn-Süd. Überlegungen zum Bau einer Bahnstrecke durch das Bottwartal reichten bis ins Jahr 1843 zurück, aber die württembergische Regierung gab anderen Bahnprojekten den Vorrang. So dauerte es bis zum 9. Mai 1894, bis das erste Teilstück von Marbach nach Beilstein eröffnet wurde. Eine Besonderheit der im Dezember 1900 vollständig fertiggestellten Strecke war die Führung von Normal- und Schmalspurgleis auf einem Bahnkörper zwischen Talheim und Heilbronn-Süd. Das Bähnle, das im Volksmund auch „Entenmörder" genannt wurde, wies von allen württembergischen Schmalspurbahnen die bedeutendsten Beförderungsleistungen auf, und zwar im Personen- wie im Güterverkehr. Obwohl der Güterverkehr zwischen 1955 und 1963 sogar zunahm, geriet die Bahn immer mehr ins Hintertreffen. Am 30. Oktober 1966 war schließlich die Ära des Personenverkehrs auf der Bottwartalbahn beendet, und am 25. Juli 1969 fuhr der letzte Zug mit 099651-2. Der regelspurige Abschnitt Talheim – Sontheim überlebte noch bis 1976, Marbach – Steinheim wurde für den Schotterverkehr umgespurt und erst 1990 stillgelegt. Zahlreiche Bahnhofsgebäude sind erhalten geblieben, auf einem Teil der idyllischen Bahntrasse wurde ein Wanderweg angelegt.



Seit 1969 fahren keine Züge mehr. Heute sind die Gleise vollständig abgebaut, das Flüsschen Schozach ist unter Beton verbannt.



Foto: Heilmann

Im kleinen Grenzverkehr *zwischen dem polnischen Zagan und Forst in Deutschland pendelt seit dem 1. September der Schienenbus SA 105-102. Er wurde von der Wojewodschaft Lubuskie beschafft und löst die lokbespannten Regionalzüge 5942/5943 ab.*

NORD-OSTSEE-BAHN

GDT-Triebwagen von MaK

Der GDT-Triebwagen trägt an einer Seite die klassische Farbgebung der Kiel-Schönberger-Eisenbahn und an der anderen Seite die Farbgebung von VSFT mit dazugehöriger Beschriftung.



Foto: Brüggemann

● Der VT 411 der Nord-Ostsee-Bahn hatte im August einen schwereren Zusammenstoß mit einem Pkw an einem unbeschrankten Bahnübergang zwischen Niebüll und Tønder und steht seitdem in der Werkstatt der NEG Niebüll. Als Ersatz für den ehemaligen NE 81 der WEG, kam der T 20, ein MaK-GDT-Triebwagen zum Einsatz. Bei diesem Tw handelt es sich um ein ehemaliges Fahrzeug der Prignitzer Eisenbahn. Der Triebwagen kam bereits als Sonderzug von Kiel zur VVM-Museumsbahn an den Schönberger Strand zum Einsatz.

Fahren Sie doch digital mit FLEISCHMANN!







Preisattraktiver Einstieg – DCC-Start-Set mit Güterzug: HO 8 6332 (Abb.); N 8 9332



Starker Inhalt – DCC-Start-Set des Jahres: HO 8 6394 (Abb.); N 8 9394

Einsteiger, Umsteiger, Digital-Profis – aufgepasst!

„Auspacken, Aufbauen und Losfahren" – so lautet unsere Devise. Welcher Modellbahner möchte da nicht gleich „durchstarten"? Egal ob für den digitalen Einstieg oder den perfekten Ausbau – die *DIGITAL*-Neuheiten von FLEISCHMANN bieten für jeden Modellbahnbegeisterten vielfältige Spielmöglichkeiten, mit denen er einen abwechslungsreichen Betrieb ganz wie beim großen Vorbild gestalten kann.

Große Träume fangen klein an: Unsere preisattraktiven **START-SETS** (HO: **8 6332**; N «piccolo»: **8 9332**) machen die Entscheidung für den digitalen Start leicht.

Einfach Klasse: Die **START-SETS DES JAHRES** (HO: **8 6394**; N «piccolo»: **8 9394**) haben ein langes Überholgleis, Weichen und ein Entkupplungsgleis sowie 4 Pkw-Modelle. **Das garantiert jede Menge Spielspaß für einen furiosen Blitzstart!**

LOK-BOSS – einfach genial!

Neu: 8 Sound-/ Sonderfunktionen



Unser Fahrregler **LOK-BOSS 6865** ist maßgeschneidert für den digitalen Einsteiger. Bei einem Ausbau mit mehreren Zügen zeigt der **LOK-BOSS** sein enormes Talent, denn mit ihm können **bis zu 4 Loks gleichzeitig und unabhängig voneinander** gefahren werden.
Zusätzlich hat der **LOK-BOSS 8 Sound-/Sonderfunktionen – ideal für Sound-Loks von FLEISCHMANN!**

Und möchten Sie auf eine große – digitale – Reise gehen, die so faszinierend ist wie der Betrieb des Vorbilds, gelingt Ihnen dies mit dem **TWIN-CENTER 6802**. Die große Steuerzentrale erfüllt Ihre Modellbahnträume – und mit FLEISCHMANN-*DIGITAL* bekommen Sie alles maßgeschneidert **„aus einer Hand"!**

Weitere Informationen über FLEISCHMANN-*DIGITAL* erhalten Sie beim Fachhändler und auf unserer Homepage.

Vorankündigung: Ausstellung **35 JAHRE**
FLEISCHMANN N «piccolo» im DB-Museum
Nürnberg, 15.10.2004 – 28.02.2005

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis
www.fleischmann.de

Vom Heizer zum Museumsleiter: Uwe Breitmeier

Angeheizte Leidenschaft

Als Heizer finanzierte Uwe Breitmeier sein Jura-Studium und zusammen mit Freunden Dampfloks. Sein Engagement für alte Technik bescherte ihm das Bundesverdienstkreuz. →





Foto: R. Keil

Uwe Breitmeier auf der G8 (links). Mit dem Berechtigungsausweis (unten) war es möglich, Personalfahrkarten zu erwerben. So reiste Breitmeier sehr kostengünstig in die letzten Reviere der DB-Dampfloks zum Fotografieren.

Sperrzeiten nach Ziffer 3 der Benutzungsbestimmungen beachten!
DEUTSCHE BUNDESBAHN
Berechtigungsausweis A
a) zur Legitimation im Bereich der DB,
b) zum Betreten von Bundesbahnanlagen zur Dienstausübung,
c) zur Inanspruchnahme von freier Fahrt und 30 kg Freigepäck für die unten einzutragenden Strecken,
d) zur Inanspruchnahme von Personalfahrkarten und von Halbpreisfahrscheinen im Bahnbuslinienverkehr.
Gültig bis 30.4.73
2. Klasse
Nr. ...139 Reihe d
Breitmeier (Name) Uwe (Vorname) (Dienstbezeichnung)
(Unterschrift d. Inhabers) Bahnbetriebswerk Lichtenfels (Dienststelle)

Foto: B. Wollny

Mittendrin statt nur dabei: Uwe Breitmeier erlebte die DB-Dampfromantik als Heizer. Einmal fuhr auch er auf einer Hofer 01 einen Schnellzug.


Foto: Slg. Breitmeier

Jugendtraum: Uwe Breitmeier (vorne), sein Bruder Peter und die Mutter der beiden posieren vor der Märklin-Eisenbahn.

Wie kommt ein Direktor eines Eisenbahn-Museums zu einem Bundesverdienstkreuz? „Nicht aus eigenem Antrieb jedenfalls", lacht der in Holzminden aufgewachsene Uwe Breitmeier. „Eigentlich wollte ich das mit der Verleihung verbundene Aufsehen vermeiden und ablehnen. Im Nachhinein erwies sich die Ehrung doch als nützlich, da sie doch bislang verschlossene Türen öffnet."

„Seit meiner Kindheit begeistern mich Dampflokomotiven. Und so habe ich als Schüler ab 1963 oft auf der Dornheimer-Weg-Brücke in Darmstadt gestanden, von der aus man hervorragend das Geschehen im Bahnbetriebswerk und im Bahnhof beobachten konnte", erzählt Uwe Breitmeier. Damals erledigten noch preußische 74 den Verschub. „Beim Lokspähen lernte ich einen jungen Mann kennen, der sogar schon einen Fotoapparat besaß. Für mich als knapp 14-jährigen Schüler gehörte der Besitz eines Fotoapparates aber noch ins Reich der Träume", bedauert Breitmeier, „was man da noch alles hätte fotografieren können." Zwei Jahre darauf durfte der Jugendliche gelegentlich mit Vaters Kamera auf die Pirsch gehen. Da besuchte er häufiger das Bw und eignete sich so Kenntnisse über den Dampflok-Dienst an. „Wie mein Bruder wollte ich eigentlich an der Technischen Hochschule in Darmstadt Maschinenbau studieren, doch in der Zeit vor dem Numerus Clausus und bevor es eine Zentrale Vergabestelle für Studienplätze (ZVS) gab, lehnte die TH zwei Semester lang Studienbewerber ab. Mein Mathelehrer riet mir, Jura zu studieren, ein Bereich, der in Zukunft immer wichtiger werden würde. Da mein Bruder, ich und einige andere Eisenbahnfans einen Verein zu gründen und eine Lok zu kaufen gedachten, schien mir die Juristerei ein nützliches Studium zu sein", erklärt Uwe Breitmeier. Im Nachhinein erwies sich die Entscheidung als absolut richtig, machten die Kenntnisse in Rechtsfragen doch vieles erst möglich. Als Semesterferien-Job während des 1969 in Mainz aufgenommenen Jura-Studiums hatte er die Tätigkeit des Heizers ins Auge gefasst. „Die Verhandlungen mit der DB-Direktion in Frankfurt/Main waren schwierig, da ich ja ein nicht-technisches Studienfach ausgewählt hatte. Im Bw Darmstadt war ich schon bekannt, hatte den Niederstraßer (Leopold Niederstraßer: Leitfaden für den Dampflokomotivdienst) gelesen und da ich mich auch sonst interessiert und willig gezeigt hatte, unterstützte das Bw meine Bewerbung. Da zu Beginn der 70er-Jahre noch Arbeitskräftemangel herrschte und die anstrengende Arbeit des Heizers nicht eben beliebt war, gab die Direktion schließlich doch grünes Licht", erzählt Uwe Breitmeier. Natürlich durfte er nicht gleich auf die Lok, sondern musste zunächst an der Schlackengrube aushelfen, die Dreherei durchlaufen, Lager ausgießen, Luftpumpen ausbauen, als Lokputzer arbeiten. „Alles, was so anfiel, musste ich machen. So hatte ich mir die Arbeit nicht vorgestellt, doch im Nachhinein erwies sich die Vielfalt als Glücksfall, denn schon bald wurden diese Tätigkeitsfelder wegrationalisiert. Heute kann man dieses Wissen weiter vermitteln", schildert Breitmeier.

Seine Heizer-Laufbahn beginnt er im April 1970 beim Bahnbetriebswerk Darmstadt,


Deutsche Bundesbahn
Gültig bis 31. 12. des Jahres
1971 | 1974
1977 | 1980
für Herrn Uwe Breitmeier Bw Nürnberg Rbf
(Unterschrift des Inhabers)
Fahrkarte B Nr 649326
DB
2. Klasse
Geltungsbereich: Nürnberg Rbf - Darmstadt Hbf XXX

Ohne diese Dienstfahrkarten wären Heimfahrten den Studenten sehr teuer gekommen.





Foto: Slg. Breitmeier

Auch wenn Uwe Breitmeier entspannt an der 44 lehnt. Der Heizerjob auf der Güterzug-Maschine war Knochenarbeit.



Foto: Slg. Breitmeier

Der Zustand von 001173 zeigt, dass die Ära der schwarzen Riesen zuende geht. Die Aufnahme entstand an Breitmeiers letztem Arbeitstag.

65002 war 1971 die letzte Dampflok beim Bw Darmstadt. Drei Jahre zuvor fuhr sie auf der Odenwaldbahn.

Foto: H. Roth



Foto: B. Wollny

Schnellzug-Romantik nur für Außenstehende: Die Arbeit im Bw war ein Knochenjob.

wo seinerzeit die Baureihen 65 und 50 als letzte Dampfer im Einsatz waren. „Mein erster Einsatz war mit der 65001 Lz nach Reinheim, dort rangieren, Lz nach Erbach/Odenwald, dort übernachten und am nächsten Morgen mit einem Pendler-Zug nach Darmstadt zurück." Der Lohn aus dieser Arbeit sollte bald gewinnbringend angelegt werden.

„Wir wollten die Dampflok 98 812 übernehmen", erläutert der Jurist. Diese bayerische Dampflok lobte die Deutsche Bundesbahn (DB) 1970 in einem Preisausschreiben als Hauptgewinn aus. Statt auf die acht Darmstädter fiel das Los auf den Studenten Max Manfred Moser. Dieser hatte dann zwar eine Lok, aber keine Möglichkeit, das gute und noch betriebsfähige Stück unterzustellen. Auflage der DB war aber, dass der Gewinner die Lok nicht verkaufen dürfe, da die Maschine erhalten bleiben sollte. Nach Verhandlungen mit der Staatsbahn erhielt man doch die Genehmigung für die Transaktion. Zusammen mit Utz Munder von den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF), die es damals noch nicht als Verein gab, kaufte man 98812 dem jungen Mann ab. „In mühseliger Arbeit versetzten wir die Lokalbahnlok wieder in betriebsfähigen Zustand. Laufwerksfristen hatte die Lok noch, aber die Kesselrohre mussten gezogen werden. Die Rohre haben wir im Aw Offenburg machen lassen. Da die Lok in Ulm stand, versah ich in den Semesterferien auch den Heizerdienst in Ulm. Unterschlupf fand 98812 übrigens im DB-Lokschuppen," erklärt Breitmeier. Am 26. Juni 1971 erfolgte die erste Probefahrt.

Im Februar 1971, also nicht lange nach Breitmeiers erstem Engagement, meldete das Bw Darmstadt mit der Ausmusterung von 65002 Dampffreiheit. Deren Schwesterloks wurden nach Aschaffenburg abgegeben. „Da es in Darmstadt nichts mehr für mich zu tun gab, folgte ich in den Semesterferien den 65 nach Aschaffenburg, wo ich auch auf kleineren 64 Kohlen schaufelte", begründet Breitmeier den Standortwechsel. Mit dem weiter fortschreitenden Dampflok-Sterben reduzierten sich natürlich auch die Einsatzmöglichkeiten des angehenden Juristen, sodass er sich immer weiter von der hessischen Heimat entfernen musste. So verschlug es ihn ins fränkische Lichtenfels. Uwe Breitmeiers Traum war indes ein anderer: „Einmal wollte ich mit einem Schnellzug auf der Schiefen Ebene fahren." Durch eine wahre Dienst-Tauschorgie gelang es Breitmeier am 1. April 1973, seinem letzten Arbeitstag, den gewünschten Dienst zu ergattern. „Mit 01173 und D 873 ging es von Bamberg die berühmte Schiefe Ebene hinauf. So setzte ich einen würdigen Schlusspunkt unter meine Karriere bei der DB", resümiert der studierte Jurist.

Zwischenzeitlich hatte sich der Museumsbahn-Verein (MeV) nach einer zweiten Lok umgesehen, wenn an 98812 beispielsweise Untersuchungen durchzuführen waren. Schließlich mussten die regelmäßigen Sonderfahrten stattfinden, damit Geld in die Kasse kam. „Wir suchten schon 1972 Ersatz für unsere halbe 98. Dabei fuhren wir aus Sicherheitsgründen zweigleisig. Ich bemühte mich um eine ELNA 6 der Deutschen Eisenbahn- →

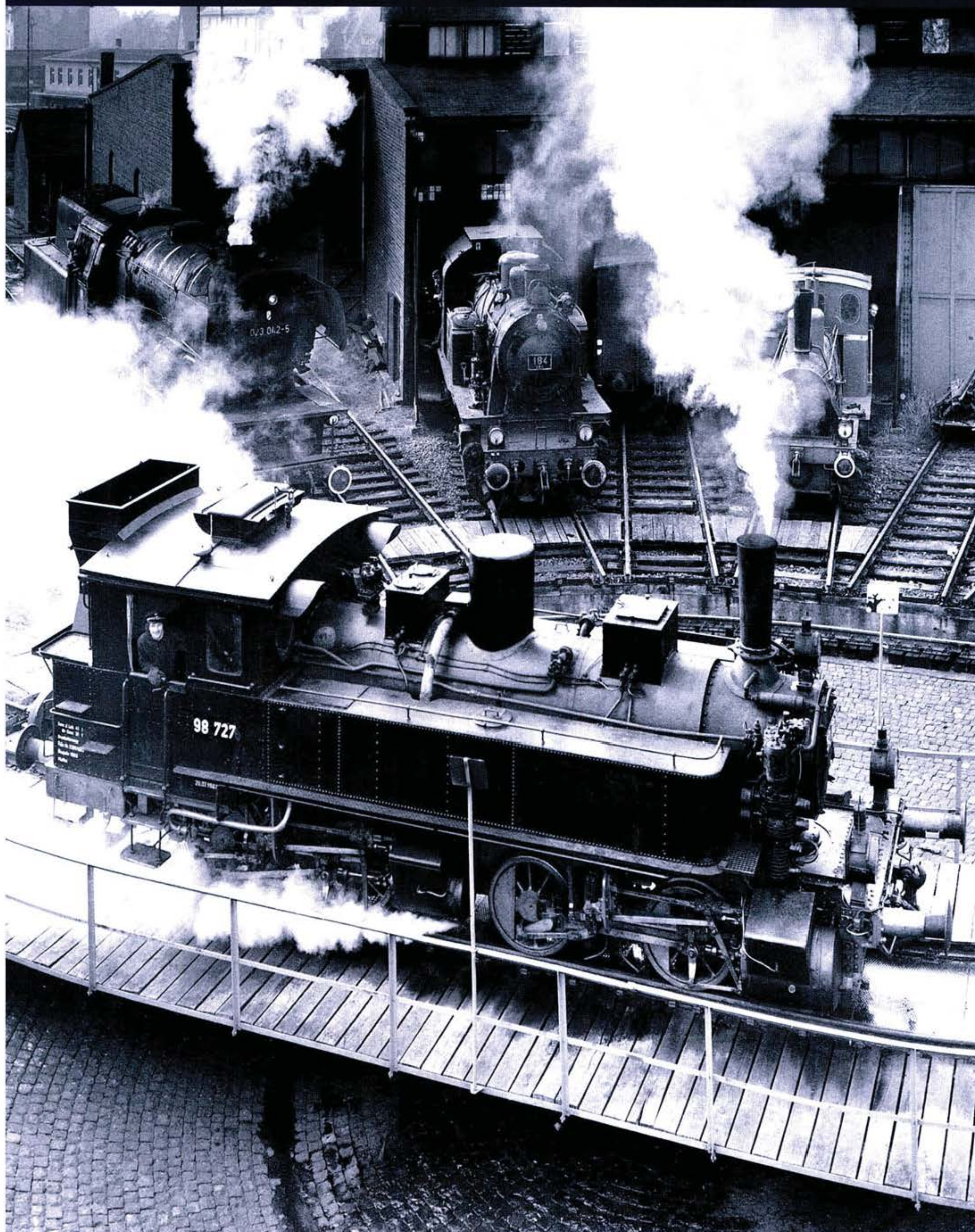


Foto: F. W. Baier

Im Oktober 1975 stand das Museum kurz vor der Eröffnung. Werbewirksam wurden die Exponate ins rechte Licht gerückt.



In den frühen 70er-Jahren heizte Uwe Breitmeier auch 65 auf der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg (65 018 im Bw Miltenberg).

Foto: G. Goerke

Gesellschaft (DEG), die in Rinteln stationiert war. Die Maschine gehörte zu den wenigen DEG-Fahrzeugen, die als Mietloks zu Privatbahnen gingen, wenn deren Triebfahrzeuge beispielsweise Untersuchungen erhielten. 1972 konnten wir die durch meine Heizerdienste finanzierte ELNA kaufen", resümiert Breitmeier. Schwieriger gestaltete sich der Kauf der zweiten Maschine. „Parallel zu den Gesprächen über die Zukunft der ELNA verhandelten wir mit der Regensburger Zuckerfabrik über den Kauf von 98 727, der legendären Zuckersusi. Sie war die letzte betriebsfähige Normalspur-Mallet-Lok in Europa. Häufig musste ich nach Regensburg fahren, weil selbst aus England Anfragen bei der Zuckerfabrik eintrafen." Schnell merkten die Regensburger, dass ihre kleine Werkslok etwas Besonderes war und so teilte die Werksleitung Uwe Breitmeier mit, dass man eine Kooperation mit dem Deutschen Museum in München habe, weshalb die Lok dorthin abgegeben würde. „Diese Angabe wollte ich natürlich überprüfen und nahm mit dem Museum Kontakt auf. Zu meiner Überraschung erfuhr ich, dass man in München keinerlei Interesse an der Mallet hätte, schließlich besäße man doch schon eine Dampflok! Das Denken, dass man gewisse Fahrzeuge erhalten müsse, damit eine Dokumentation der Eisenbahntechnik möglich wäre, existierte damals noch nicht." Auf diese Information hin dienten die Oberen der Zuckerfabrik die kleine Lok dem Verkehrsmuseum in Nürnberg an. „Genau das war es, was wir wollten! Umgehend nahm ich Kontakt mit dem Maschinentechnischen Leiter des Dezernats 21a auf, der quasi nebenbei noch das Verkehrsmuseum leitete. Wir baten den guten Mann die Lok unbedingt zu nehmen, denn wenn 98 727 erst eine DB-Lok wäre, wären Einsätze auf dem Staatsbahnnetz wesentlich einfacher zu realisieren," schildert Breitmeier. Um den Kontakt zum Verkehrsmuseum möglichst eng zu halten, heizte er im Sommer 1972 in Nürnberg. Wenn dann das Gespräch unter Kollegen auf das Thema Dampflok-Erhaltung kam, hieß es immer: „Du kannst gar nicht mitreden, du kleiner Student mit deiner roten Kapp', du musst mal 'ne 44 geheizt haben." „Nun, das hab' ich in Nürnberg auch gemacht und wusste nach vier Wochen, dass diese Erfahrung reichte, hingen mir doch die Heizer-Arme gefühlsmäßig bis zum Fußboden. Meine Hochachtung gilt Heizern, die ihr Leben lang auf der 44 Dienst schoben. Den Rest der vorlesungsfreien Zeit fütterte ich in Ulm Dampfloks mit dem guten Gefühl, dass die Verhandlungen zwischen der Zuckerfabrik und dem Verkehrsmuseum in die von uns gewünschte Richtung steuerten. Doch es kam anders: Die Hauptverwaltung lehnte die Übenahme von 98 727 ab, da zu hohe Kosten für die Miete eines Unterstandes angefallen wären." Nun erhob sich die spannende Frage, was denn die Zuckerfabrik mit der Lok vorhätte. Die überraschende Nachricht lautete: „Sie sind der nächstrangige Bewerber und haben die Lok in einen einwandfreien äußeren Zustand gebracht, also bekommen Sie die Lok." So hatte sich die Mühe ausgezahlt und der MeV erhielt die Maschine sogar als Schenkung übereignet, unter der Maßgabe, die Lok betriebsfähig zu erhalten.

Um die Lok nutzen zu können, fehlte natürlich auch ein passender Zug. Der erste Zugang war 1971 ein zweiachsiger Württembergischer Cid, der in Heidelberg als Aufent- →



Foto: H. Pernotzky



Foto: Hübner

Auf den Sonderfahrten 1971 wurden auch außergewöhnliche Fotowünsche erfüllt.

Foto: H. Pernotzky



Nach einer Odyssee erreichte die ELNA am 11.November 1972 das Bw Darmstadt.

Organisation des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein

Träger des Museums ist der gemeinnützige Verein „Museumsbahn e.V." (MeV). Er ist Eigentümer aller Sammlungen und Mieter des Museumsgeländes.

Der Gleisanschluss auf dem Museumsgelände und die Museums-Strecke zum Bessunger Forsthaus werden durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen „Deutsche Museums-Eisenbahn" (DME) unterhalten. Die DME ist gleichzeitig auch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr konzessioniert. Sie wickelt die Fahrten mit dem historischen Eisenbahnmaterial des Museums ab.

Die „Darmstädter Kreis-Eisenbahn" (DKE) ist ein Geschäftsbereich der DME, unter dessen Namen rein kommerzielle Eisenbahnverkehre abgewickelt werden, wie Arbeitszugdienste für Eisenbahnbaufirmen oder gelegentliche Güterverkehre. Hierfür unterhält die DME einige eigene Eisenbahnfahrzeuge wie zum Beispiel zehn K-Wagen und drei Dieselloks (V3, ex Esso Karlsruhe; V 62, ex DEG/WEG, und V 122, ex BSE/TWE/WEG).

haltswagen der Bahnmeisterei gedient hatte. Im Bw Darmstadt lehnte man die Nachfrage nach Anmietung eines Gleises ab, da die DB befürchtete, dass zu den Arbeiten an den Museumsfahrzeugen auch DB-Personal eingespannt würde. „Da hatten die übrigens recht, genau so hatten wir uns das vorgestellt. Nachdem die DB diesem Ansinnen einen Riegel vorgeschoben hatte, führte ich Verhandlungen über die Anmietung eines Gleises im ehemaligen Bw Darmstadt-Kranichstein. Aus der Bundesbahndirektion kam keine Unterstützung, denn 1971 galt Student als Folge der Ereignisse 1968 noch als Schimpfwort. Erst Herr Hollricher, der Amtsvorsteher vom Betriebsamt in Darmstadt, setzte sich für uns ein." Uwe Breitmeier kannte ihn bereits geraume Zeit, und bekam zu hören: „Also wie lang und wie breit ist der Wagen? Genau diese Fläche bekommen Sie vermietet. Punkt!" Es kam ein Bruchteil des Mietpreises heraus, den die unwillige DB-Zentrale errechnet hatte. „Nachdem der Darmstädter Amtsleiter uns unterstützte, kam die Zentrale auf die Idee, die nicht vermietete Hälfte des Lokschuppens abzureißen, damit wir uns da keinesfalls ausbreiten konnten", schildert Breitmeier das aus heutiger Sicht lächerliche Gebaren der DB-Spitze. Auch die Sprengung des Wasserturms wurde eilends verfügt.

Im November 1972 war es endlich soweit, und 98727 wurde aus Regensburg, die ELNA von Rinteln aus in Marsch

Die DB-Direktion wollte nicht, dass in Kranichstein ein Museum entsteht



Foto: N. Frank

Dampfschwaden der ELNA wabern 1984 durch den Lokschuppen. Der Museumsleiter musste den Schritt ins Licht häufiger tun, bis das Bild im Kasten war.

Am 2. April 1988 war 98727 auf der Kahlgrundbahn zu Gast. Bei der Ausfahrt aus Kahl musste sich die Mallet vor der stattlichen Granitur gehörig anstrengen.

Foto: J. Schmidt



Foto: W. Schulz

56 3007 am 3. April 1976 in Eschweiler-Aue: Mit der Sonderfahrt verdiente die Lok ihre Überführung nach Darmstadt.

1979 versammelte sich ein Teil der aktiven Museumsbahner für dieses Foto vor der damals noch betriebsfähigen 44 404.



Foto: F.W. Baier


Foto: U. Breitmeier

Neben dem Schweineschnäuzchen präsentiert sich der Saurer-Omnibus des Museums.

gesetzt. Eine Einstellung der ELNA in einen DB-Zug hätte zuviel gekostet, so dass der MeV einige Museumswagen zusammenstellen ließ, eine Fahrstrecke ausarbeitete, die Sonderfahrt bei der Bd Hannover beantragte und auch genehmigt bekam. Uwe Breitmeier und die anderen Aktiven waren bereits in Rinteln und die Überführung sollte als erste Sonderfahrt des Vereins stattfinden. Am Tag vor der Abreise nach Darmstadt kam der Fahrdienstleiter in Rinteln herübergerannt und sagte: „Euer Zug morgen fällt aus!" Es stellte sich heraus, dass die Direktion Frankfurt den Zug in Niederwalgern, der Direktionsgrenze zur Direktion Kassel nicht übernehmen würde. „Was nun? Die Fahrkarten waren schon verkauft, schließlich gab es eine derartige Überführungsfahrt noch nicht. Die Billets mussten zurückgekauft werden. Der Zug saß fest", resümiert Breitmeier. „Ich setzte mich also in den Zug und fuhr nach Frankfurt in die Direktion zum Leiter der Maschinentechnischen Abteilung, Dezernat 21, Herrn Dohrmann." Es entspann sich ein anregendes Frage-und-Antwort-Spiel. Unterhaltungsanlagen? „Haben wir im Lokschuppen in Kranichstein." Wasser? „Gibt's an Hydranten auf jedem Bahnhof." Kohle? „Führen wir im Güterwagen mit." Entschlacken? „Nach oben, die Schlacke fangen wir in einer Schubkarre auf und nehmen sie mit." Heizer? „Ich bin Heizer." Streckenkundige? „Haben wir!" Nachdem die Diskussion nach geraumer Zeit wieder beim ersten Argument angelangt war, sagte der DB-Mann: „Ich will aber nicht, dass ein Dampfzug in meinem Bezirk fährt!" Ein Recht auf Netzzugang wie heute nach der Bahnreform gab es damals nicht.

Die abenteuerlichen Anfänge des MeV und des Eisenbahnmuseums wurden in den 80er-Jahren getoppt, als Uwe Breitmeier sich in den Kopf gesetzt hatte, dass in ein deutsches Museum mit der G 8, die die erste in Serie gebaute Heißdampflok ist, eine der wichtigsten Lokomotiv-Konstruktionen gehört. Die Geschichte der Rückreise von 44 079 der Türkischen Staatsbahn (TCDD) in ihr Heimatland füllt ein Buch. Uwe Breitmeier hat es zusammen mit Museums-Kollegen geschrieben. Das Buch (Rückkehr aus dem Morgenland, Transpress-Verlag) sei dem Eisenbahnfan als Lektüre empfohlen. Man verrät nicht zuviel, wenn man sagt, dass die Kämpfe, die mit den Bahn-Behörden in der Türkei, den Transitländern und Deutschland auszufechten waren, die Nerven des Juristen und seiner Mitstreiter aufs Äußerste strapazierten.

Doch zurück zur ELNA: Den eben noch ziemlich ratlosen Darmstädtern fiel ein, dass viele V36 und V20 aus dem Aw Bremen nach Mannheim und Ludwigshafen liefen. Wenn die Schieber der ELNA ausgebaut waren, durfte sie mit 50 km/h mitgeschleppt werden. So kam die Dampflok mit Frachtbrief nach Darmstadt. Zwei Tage später, an einem Samstag, stand Lok 184 der DME mit ihrer →


Foto: P. Illert

Heute ist die G8 gegenüber dem Foto rechts kaum wiederzuerkennen. Als letzte ihrer Art in Deutschland ist sie ein Einzelstück wie 18 201.


Foto: U. Breitmeier

Am 25. Juli 1987 steht 44 079 im türkischen Bw Catalagzi zum Abtransport bereit. Ihre Reise nach Darmstadt-Kranichstein dauerte 28 Tage.

glücklichen Besatzung im Hauptbahnhof zu Darmstadt. „Eine Dampflok steht im dampffreien Bw Darmstadt-Hauptbahnhof. Nach dieser Meldung am darauffolgenden Montag war man in der Frankfurter Direktion dem Wahnsinn nahe, was dem Darmstädter Bw-Chef, der von dem Vorgang überhaupt nichts wusste, einen Anschiss einbrachte", schildert Breitmeier die turbulenten Ereignisse. Einig waren sich alle Beteiligten, dass man die Lok aus dem Bw entfernen müsse. „Bitte, dann überführt sie nach Kranichstein, denn dorthin soll die Lok laut Frachtbrief ja ohnehin", entgegnete Breitmeier. Umgehend verfügte die Direktion die Überstellung der Lok in ihr neues Heimat-Bw.

98 727 verdiente das Geld für ihre Überführung selbst. Sie wurde unter hervorragender Unterstützung durch Mitarbeiter des Bw Würzburg fertig gemacht und mit mehreren Sonderfahrten nach Weinheim gebracht. Weinheim? Ja, denn im Kranichsteiner Lokschuppen war nur Platz für die ELNA und den württembergischen Wagen. Und so fand 98 727 eine vorübergehende Bleibe bei der Firma Freudenberg, die die Aufarbeitung unterstützen wollte. Von Aschaffenburg nach Weinheim musste die voll betriebsfähige Lok geschleppt werden, denn es ging ja über Gleise der Bd Frankfurt. „Die spätere Überführung der Lok organisierte der in Darmstadt wohnende Betriebsamtsleiter von Heidelberg, indem die Lok kurzerhand einem Schienenkleinwagen (SKL) angehängt wurde und für umme, also kostenlos, nach Kranichstein kam", erzählt Uwe Breitmeier lächelnd. „Ohne die Mithilfe solcher Eisenbahner wäre gerade wegen der prekären Finanzsituation des Vereins der Aufbau des Museums wahrscheinlich niemals zustandegekommen", sinniert der Museumsleiter. „Alleine die vielen Telefonate, die ich vom Betriebsamt in Darmstadt über die bahninterne Basa-Leitung (Bahnselbstanschlussanlage) führte, hätten wir anders niemals finanzieren können." Auch bei der Stadt Darmstadt, die wegen Zuschüssen angeschrieben wurde, hatte man noch kein richtiges Verständnis für den Verein. „Oberbürgermeister Heinz-Winfried Sabais, der in den 70er-Jahre gleichzeitig Kulturdezernent war, fragte tatsächlich, wozu man in Kranichstein ein Eisenbahnmuseum aufbauen wollte, schließlich gäbe es doch schon das Verkehrshaus in Luzern?", erzählt Breitmeier kopfschüttelnd. Zur Ehrenrettung der Stadt Darmstadt muss betont werden, dass sie bei der Rückholung der G8 bei den Behörden der türkischen Partnerstadt Bursa die Interessen des Museums hervorragend vertreten hat.

Die Aversion der DB gegen Dampfbetrieb hatte in den 70er-Jahren aber auch ihre guten Seiten. „Überall standen Werkzeuge, Maschinen und andere zur Unterhaltung von Fahrzeugen nötige Anlagen herum, die wir so günstig kaufen konnten", erzählt Breitmeier. „Wir versuchen weitgehend nach dem Prinzip zu handeln, dass originalgetreu mit der alten Technik gearbeitet wird. Doch was nützt das Vor-



Foto: U. Breitmeier

Am 13. Oktober 1984 wurde die museumseigene Strecke Darmstadt Ost – Bessunger Forsthaus eröffnet. ELNA 184 quert den Bahnübergang Erbacher Straße.

2002 wurde Uwe Breitmeier von der Hessischen Kultusministerin Ruth Wagner das Bundesverdienstkreuz für seine Museumsarbeit verliehen.



Foto: W. Löckel



Foto: Frickel

Foto: Frickel



Auch die Wagensammlung hat eine respektable Größe. Viele Exponate warten aber noch auf die Aufarbeitung.

Die restaurierten Güterwagen kommen häufig bei Vorführungen des Ablaufbetriebes zum Einsatz.

Ob der Sound bald im Modell zu hören ist? Zu Aufnahmen war Franz Rescheleit vom Elektronik-Spezialisten Massoth im Eisenbahnmuseum.



Foto: S. Aßmann



Foto: U. Breitmeier

Die Diesellok V2 der DKE stellte am 18. September 2002 der RHG Raiffeisen in Reinheim Güterwagen zu.

handensein der Ausrüstung, wenn Leute fehlen, die mit ihr umgehen können?", fragt der Jurist. „Rudolf Langeloth hat zur Erlernung des Nietens eigens im österreichischen Bw Knittelfeld hospitiert, damit wir Arbeiten an Kesseln selbst durchführen können. Denn vor der Wende war das Ausbesserungswerk Meiningen weiter weg als der Mond", betont Breitmeier. Zum Museumsgedanken der Kranichsteiner gehört halt auch die Weitergabe von Arbeitstechniken.

„Nachdem sich herumgesprochen hatte, dass es im Kranichsteiner Schuppen Loks und Wagen zu bewundern gab", schildert Breitmeier, „sprangen immer häufiger Fans auf dem offen zugänglichen Gelände herum, was die Bahn zurecht monierte und betonte, dass wir die Besuche irgendwie zu regeln hätten. Da wurde der Gedanke geboren, dass man die Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten zeigt und das Gelände absperrt, damit keiner auf dem Gelände des Rangierbahnhofs herumrennt. Wenn man so etwas macht, hat man im Prinzip ja schon ein Museum", rekapituliert Breitmeier die Gedankengänge. 1976 war es dann soweit: Das erste Eisenbahnmuseum Deutschlands wurde in Darmstadt-Kranichstein eröffnet. Die Erfahrungen des Notars nutzen heute gerne auch andere Eisenbahn-Museen und lassen sich bei Uwe Breitmeier juristisch beraten.

Um die betriebsfähigen Exponate auch fahrend präsentieren zu können, arbeiteten Uwe Breitmeier und Mitarbeiter der Bd Frankfurt einen Anschlussgleis-Vertrag aus. „Angesichts der bürokratischen Hürden war nicht nur die Juristerei von Nutzen. Wichtiger noch waren meine Kenntnisse der DB-Verwaltungsstrukturen durch meine Tätigkeit als Heizer", betont Breitmeier.

„Gegen Ende der 70er-Jahre hatte man begriffen, dass alte Technik auch Kulturgut sein kann", betont Breitmeier den Sinneswandel. Auch wenn heute die Sensibilität für die Erhaltung von Eisenbahntechnik bei der DB AG größer ist als in den 70er-Jahren bei der Bundesbahn, ist das Unternehmen doch schnell bei der Hand, wenn es darum geht, abzubauen, einzureißen oder einfach zu verschrotten.

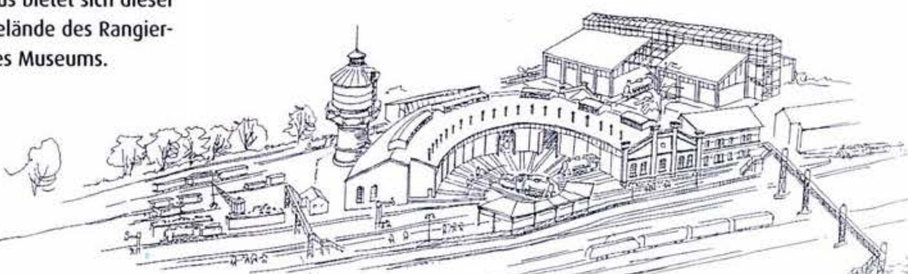
Wer heute auf dem weitläufigen Gelände verweilt und die sehr gut organisierten Veranstaltungen besucht, ahnt nichts von den schwierigen Anfängen der riesigen Sammlung. Das Motto des Museums stammt vom französischen Politiker und Philosophen Jean Jaurès: „Tradition bewahren heißt nicht, Asche aufheben, sondern eine Flamme am Brennen zu halten". Dazu gehört, dass die Fahrzeuge betriebsbereit sind, aber auch dass Besucher die faszinierende Technik hautnah erleben können. Auch soll bei der Betätigung eines Stellhebels wirklich eine Weiche gelegt werden, sei es auch nur im Modell. Mit den Anfängen verbindet die heutige Situation vor allem die Knappheit der finanziellen Mittel. Geld für den Museumsbetrieb wird mit der Darmstädter Kreiseisenbahn verdient, die beispielsweise Arbeitszugdienste leistet. Den veränderten Freizeitansprüchen der Gesellschaft Rechnung tragend, wird auch das Museumskonzept (siehe Skizze) überarbeitet. So soll der alte Steg, der das Bw-Gelände mit dem Bahnhof auf der anderen Seite der Gleisanlage verband, wieder aufgebaut werden. So könnte man Zubringer-Züge vom Hauptbahnhof Darmstadt oder aus Messel am DB-Bahnsteig halten lassen und die Besucher erreichen das Museum ganz bequem über den Steg. Da der Kranichsteiner Bahnhof vor einigen Jahren abgebaut wurde, soll ein noch vorhandenes Bahn-Gebäude dessen Funktion übernehmen.

„Das kommt alles mit der Zeit", sagt Uwe Breitmeier. Geld kann man oft durch Enthusiasmus ersetzen, wissen Uwe Breitmeier und seine Kollegen.

Jochen Frickel


Foto: Frickel

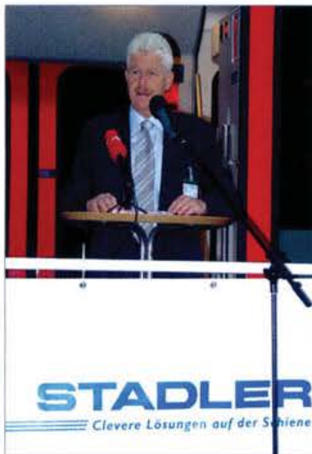
Vom Stellwerk aus bietet sich dieser Blick über das Gelände des Rangier-Bahnhofs und des Museums.




Zeichnung: B. und F. Baier


Foto: Frickel

Das Straßenbahnmuseum (li.) ist noch Zukunftsmusik. Rechts das potentielle Empfangsgebäude.



SBB-Chef Benedikt Weibel stellte dem Berliner Publikum eines seiner neuesten Fahrzeuge vor, den Stadler-Triebwagen Flirt.

Bei seinem Eröffnungsrundgang besuchte Verkehrsminister Stolpe auch den Stand von Rotem. Rotem ist die gemeinsame Schienenverkehrssparte der beiden südkoreanischen Konzerne Hyundai und Kia Motors.



Foto: Innotrans



In einem öffentlich unterzeichneten Memorandum besiegelten die Prager Verkehrsbetriebe und Siemens Verkehrstechnik ihre Zusammenarbeit bei der Instandhaltung der 48 neuen Prager Metrozüge des Typs M1 für die nächsten 14 Jahre.

Treffpunkt Innotrans

Alle zwei Jahre ist Berlin Magnet für die Bahnindustrie der Welt und deren Kunden, so auch im Jahr 2004.

Bereits kurz nach Messeeröffnung am 21. September 2004 herrschte reger Andrang an den Ständen und vor den Exponaten im Freigelände. Im weiteren Verlauf der Messe mochte man in manchen Hallen kaum mehr an eine Messe für Fachbesucher glauben, derart dicht waren manche Stände umringt. So konnte sich die Ostmecklenburgische Bahnwerk-GmbH (OMB), eine Tochter der Prignitzer Eisenbahn, nicht vor Neugierigen retten. Allerdings stellten die Neustrelitzer auch ein leuchtendes Highlight aus: Die quietschgelbe V 270.06. Sie ist das jüngste Exemplar unter den aufgearbeiteten Griechenland-Heimkehrern (MEB 8/2002) und ihre Besonderheit ist die Remotorisierung mit neuen Deutz-Motoren (TBD 620 12 V). „Auf den Führerstand gehen maximal zehn Personen und die waren meist da", berichtete Dr. Bacher von der OMB.

Im Vergleich zur Messe des Jahres 2002 wuchsen Ausstellerzahl und Ausstellungsfläche nochmals um etwa 30 Prozent. 1362 Aussteller aus 35 Ländern tummelten sich vier Tage im Schatten des Funkturms. Die Innotrans ist angekommen, als weltweite Ausstellung rund um Schienenfahrzeuge und -infrastruktur und besonders als Schnittstelle zwischen Ost und West. Auffällig war die im Vergleich zur Messe vor zwei Jahren signifikante Präsenz von Ausstellern aus Fernost. Japan glott, und es fiel auf, dass viele Messegäste aus Asien und Osteuropa anreisten.

Die Stimmung unter den Ausstellern war gut, was sicher am regen Besuch der Ausstellung lag. Christoph Uhl vom Getriebehersteller Voith meinte nur: „Bei uns brummt's."

Aber nicht nur bei den Her-

Innotrans 2004 – Spiegelbild des modernen Schienenverkehrs

war mit einem großen Gemeinschaftsstand vertreten, der Rotem-Stand aus Südkorea nahm einen großen Teil seiner Halle ein. Rotem ist die gemeinsame Schienenverkehrssparte von Hyundai und Kia Motors. Aber auch General Electric Transportation war erstmals mit einem großen Stand in die deutsche Hauptstadt gekommen. Wie die Aussteller waren auch die Besucher polystellern von Fahrzeugen und deren Komponenten war das Interesse groß. Die Innotrans ist auch ein Markt für Schieneninfrastruktur. Und so waren die Hallen, in denen die Schwerpunkte auf Gleisbau oder etwa Fahrgastinformationssystemen lagen, stets gut bevölkert.

Hauptthemen der Innotrans waren aus deutscher Sicht der grenzüberschreitende, europäische Schienenverkehr und die künftigen Investitionen in das System Schiene.

Bei Bombardier machte man aus dem ersten Thema das eigene Leitmotto: „Crossing Borders". Passenderweise hatte man die neueste Multisystem-Lok aus der Traxx-Familie im Gepäck. Auf dem Freigelände war die Re 484 (Traxx F140 MS) der SBB zu besichtigen.

Alstom präsentierte ein Mock-Up des Coradia Lirex („Leichter innovativer Regionalexpress") für Schweden. Stadler lud zur Vorstellung des Triebzuges Flirt den SBB-Chef Benedikt Weibel nach Berlin, der nochmals daran erinnerte, dass auf der letzten Berliner Messe die SBB den neuen Zug bestellten und man nun nach einer Entwicklungs- und Produktionszeit von nur 20 Monaten das fertige Fahrzeug präsentieren könne.

Grenzüberschreitender Verkehr war auch ein Thema bei Siemens und passenderweise stellten die Münchner auch ihre Viersystemlok ES 64 F4 089 aus, die vor kurzem einen Güterzug von Istanbul nach Mannheim zog. Mit Dieselloks ist das Überfahren von Grenzen zunächst einfacher und so erklärt sich auch der Erfolg der

Bei ihrem vierten Treffen haben am 18. September 2004 die Generaldirektoren und Vorstandsvorsitzenden 25 europäischer Bahnverwaltungen sowie der Präsident der Russischen Eisenbahnen in der 21. Etage des Bahntowers am Potsdamer Platz in Berlin eine Resolution zur Zusammenarbeit unterzeichnet.



Foto: Trojanowski



Am Alstom-Stand war eine 18 Meter lange Attrappe des neuen Coradia Lirex aufgebaut, des längsten elektrischen Gelenkzuges der Welt. Ab 2005 sollen die ersten Züge in Stockholm zum Einsatz kommen.



Das Bombardier-Führungstrio André Navarri, Präsident Bombardier Transportation, Wolfgang Tölsner, Chief Operating Officer (COO), und Edmund Schlummer, Präsident Locomotives & Freight, referierten über ihr Unternehmen und grenzüberschreitenden Verkehr.

Class 66 von GM-EMD, die ebenso im Freigelände zu sehen war wie der Eurorunner („Hercules") von Siemens-Dispolok. Vossloh zeigte mit der neuen MaK-2000-4 BB mit einer installierten Leistung von 2700 kW die stärkste einmotorige, vierachsige Diesellok der Welt! Der Motor stammt von MTU, Friedrichshafen. Zum Einbau kam ein 20-Zylinder-V-Motor (20V 4000 R 42).

Die DB AG war selbst auch Aussteller und zeigte ihren VT 612-Messtriebwagen des Forschungs- und Technologiezentrums in Minden, den ersten Streckenprüfzug, der in regelmäßigen Abständen die Infrastruktur auf Neigetechniktauglichkeit inspiziert. Die DB-Werke präsentierten sich mit Lok 10 (ex 216 122) der Gleisbaufirma Wiebe, die in Bremen grundinstandgesetzt und vollständig modernisiert wurde.

Einigkeit herrschte bei allen Herstellern, dass ein entscheidendes Hemmnis der Bahnentwicklung die Investitionsunsicherheit sei. Während die DB AG im Bund den Schuldigen sucht, beklagte mancher Hersteller nicht nur hinter vorgehaltener Hand Hartmut Mehdorns Eile bei der Herstellung der Börsenfähigkeit, bis in der Mitte der Messe die Nachricht eintraf, dass der geplante Börsengang verschoben werde.

Stefan Alkofer



Die jüngste aufgearbeitete V 200 aus Neustrelitz wurde gelb und mit Deutz-Motoren ausgerüstet!



Vossloh präsentierte auf dem Freigelände die neue MaK-2000-4 BB mit 2700 kW-MTU-Motor.

Fotos (6): Alkofer

Preisvorteil von ca. 15 %

UNSERE ABOS:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:



- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.



- Sie bezahlen nur € 2,82 pro Heft (Heft 13 € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,30 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video/die DVD „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.





- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 2,94.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

Wählen Sie ein Abo-Geschenk!

entweder... **VIDEO/DVD „Anlagen-Meisterwerke"**

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video/die DVD entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder... **LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"**

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte verwenden Sie für Ihre Bestellung die vorbereitete Postkarte. Sollte diese in Ihrem Heft fehlen, füllen Sie bitte ersatzweise den auf dieser Seite abgedruckten Bestellcoupon aus.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried



Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20

11/04

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2004 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte

☐ **das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"**
☐ **das Video „Anlagen-Meisterwerke"**
☐ **die DVD „Anlagen-Meisterwerke"**

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort



Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich (nur bei Abbuchung des Großen Abos)**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt!):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Bestellung beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Zwickauer Omas

Vor einem Vierteljahrhundert verließen die letzten E 94 ihre Einsatzstelle in Zwickau. Zuvor waren sie das Rückgrat des westsächsischen Güterverkehrs.

16 Jahre lang von 1963 bis 1979 schleppte die Baureihe E 94 bis zu 1700 Tonnen schwere Kohlenzüge aus dem Raum Leipzig/Altenburg durch das Pleißental nach Zwickau oder nach Reichenbach. Dreh- und Angelpunkt für den E 94-Einsatz blieb über all die Jahre der Zwickauer Hauptbahnhof.

Wenn sich die 3400 kW starken und 119 Tonnen schweren Kraftpakete der Baureihe E 94 in Bewegung setzten und die zwei Kilometer lange Steigung aus dem Zwickauer Güterbahnhof erklommen, entluden sich die Gebläse der Motorlüfter mit voller Kraft unter den Drehgestellen und erzeugten an trockenen Tagen einen ungeheueren Staubwirbel. Das starke Vibrieren des Lokkastens, hervorgerufen durch den Tatzlagerantrieb, übertrug sich auf das Schotterbett und ließ so manche Kaffeetasse in einer nahen Rangiererbude wackeln. Eine Entspannung gab es erst, als die endlos lange Wagenschlange den Scheitelpunkt in Höhe des Zwickauer Raw erreicht hatte. Jetzt konnte der Lokführer sein Steuerrad einige Fahrstufen zurückdrehen und mit gemütlichen 60 km/h in Richtung Altenburg rollen.

E 94-Lokführer hießen Fritz, Konrad und Walter. Ihre Uniformhose wurde mit Hosenträgern über dem meist dicken Bauch gehalten. In der Bw-Kantine führten sie am Kaffeetisch das Wort unter den jüngeren Kollegen und erzählten so manche Episode aus vergangenen Zeiten. Es waren alles gestandene Dampflokführer, die ab 1963 den Regler mit dem Steuerrad der E 94 getauscht hatten. Ihnen machte es nichts aus, wenn sie die täglichen 200 bis 300 Kilometer hinter dem Steuerrad der E 94 stehen mussten. Sie waren es gewöhnt. Auf die bequemeren Führersessel der Neubau-E-Loks E 11 und E 42 konnten sie verzichten! E 94 fahren, das war Handarbeit, und so verbrachte eine kleine Zahl von Lokführern in dem westsächsischen Bw ihre letzten Dienstjahre auf dem Führerstand der guten alten Oma, wie sie ihre Lok nannten.

Ab 1956 veranlasste die Deutsche Reichsbahn im Raw Dessau den Wiederaufbau von insgesamt 23 Lokomotiven der Baureihe E 94. Im Herbst 1946 waren die E 94 als Reparationsleistung an die UdSSR



Foto: Sammlung Heinrich

44

● Dg 53384 (60,1)
● Dg 53386 (60,1)
● Dg 53388 (60,1)
Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf—Glauchau (Sachs)

Hg max 60 km/h
Tfz 242
53386: 254

Höchstlast 1030 t; 53386 : 1400 t

Mbr 36

			53384		53386		53388	
1	2	3	4	5	4	5	4	5
77,9	40	Karl-Marx-St-Hilb Stw 5	—	3^{23}	—	8^{12}	—	15^{32}
	20	78,70 ▼						
	40	78,93						
79,7		Karl-Marx-Stadt Hbf	—	28	—	16	—	36
82,0	60	Bk Karl-Marx-Stadt Süd	—	32	—	21	—	41
		83,87 ▼ Gl 1/2						
84,2	50	Karl-Marx-Stadt-Kappel	—	34	—	23	—	44
88,0	60	Karl-Marx-Stadt-Siegmar	—	38	—	27	—	48
91,3		Bk Grüna (Sachs) Hp §	—	42	—	31	—	51
94,3		Wüstenbrand	—	45	8^{35}+	38	—	55
	55	95,10						
96,2	50	Hohenstein-Ernstthal	—	50	—	43	—	59
101,2		Bk Hermsdorf §	—	53	—	47	—	16^{03}
104,9	55	St Egidien	—	57	—	51	16^{07}+	12
107,8		Bk Lobsdorf §	—	4^{00}	—	54	—	16
112,1		Glauchau (Sachs)	4^{06}	—	8^{59}	—	16^{21}	—
116,0	60	Glauchau-Schönbörnchen						
120,5		Mosel						
122,8		Bk Oberrothenbach Hp						
128,4		Zwickau (Sachs) Hbf						

Buchfahrplan 13b^{I} der Jahre 1977/78: Die E 94 durfte 1400 Tonnen ziehen.

In der Ausfahrgruppe des Zwickauer Güterbahnhofs hat 254021^{II}, ex 254078, einen Güterzug bespannt. Daneben zwei damals durchaus moderne Taigatrommeln und die Rangierlok 106 561.



254020 kam 1963 aus Magdeburg nach Zwickau. Am 6. August 1978 macht sie sich mit einem Güterzug auf den Weg nach Karl-Marx-Stadt.



abgegeben worden, und 1952 kehrten 25 Stück vollständig aus der Sowjetunion in die DDR zurück. Die Wiederaufbauaktion in Form einer Generalreparatur im Raw Dessau dauerte fünf Jahre und endete am 30. September 1961 mit der Inbetriebnahme der E 94 069. Die E 94 wurden auf drei Bahnbetriebswerke der Direktionen Halle/Saale und Magdeburg aufgeteilt: Bw Halle-P 13 Stück, Bw Leipzig-Wahren fünf und Bw Magdeburg-Buckau ebenfalls fünf.

Im Zuge der Elektrifizierung des so genannten sächsischen Eisenbahndreiecks begannen 1960 die Arbeiten von Leipzig aus in Richtung Altenburg/Zwickau. Im Jahr 1961 fuhren die Züge bis Böhlen und schon ein Jahr später auch bis Altenburg elektrisch. Am 25. Mai 1963 eröffnete die DR den elektrischen Betrieb zwischen Leipzig und Zwickau, und ab 20. Dezember 1963 zogen E-Loks auch Züge bis nach Reichenbach (Vogtl.). Damit war der südlichste Endpunkt des elektrischen Streckennetzes der DR erreicht. In diesem Zusammenhang kam es zu ersten größeren Umstationierungen der E 94. Im Frühsommer 1963 wurde der Bestand des Bw Magdeburg-Buckau aufgelöst und mit weiteren Lokomotiven aus Halle und Leipzig ein E 94-Bestand im Bw Zwickau aufgebaut. Damit beheimatete nun nach den Rbd Halle und Magdeburg erstmals auch die Dresdner Direktion E-Loks. Zur Personaleinweisung traf am 20. Mai 1963 vom Bw Leipzig-Wahren E 94 115 als erste in Zwickau ein. Weil die Fahrleitung noch nicht zugeschaltet war, gelangte die Maschine in einen Güterzug eingereiht von Altenburg nach Zwickau.

Erst am 24. Mai, einen Tag vor Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs, rollten die ersten E-Loks mit eigener Kraft nach Zwickau. Laut Umsetzverfügung der Direktion waren das E 94 020 und 106 vom Bw Magdeburg-Buckau sowie die E 94 052 und 078 vom Bw Halle-P. Vier Neubau-E-Loks der Baureihe E 11 kamen erst mit dem Eröffnungszug (E 11 004, E 11 007) am 25. Mai und einen

Ab 1963 steht die Rbd Dresden unter Strom

Tag später E 11 005 und E 11 006 vom Bw Leipzig-West nach Zwickau.

Mit den elektrischen Lokomotiven konnten im Reisezugdienst je zwei Dampfloks der BR 22 und BR 86 auf der Leipziger Schiene abgelöst werden. Die E 94 bespannten Güterzüge in Richtung Leipzig und die Kohlenzüge aus dem Raum Altenburg/Neukiritzsch nach Zwickau, welche zuvor vorrangig von Dampfloks der BR 44 des Bw Zwickau und Bw Reichenbach gezogen wurden. Aber auch E-Loks aus den Leipziger Bw fuhren jetzt vor Güter- und Reisezügen nach Zwickau. Weitere E 94 kamen aus Leipzig-Wahren. Leipzig-West schickte E 44 und E 18. An den E 04 konnte man die Anschrift Magdeburg-Buckau lesen. Aber auch die E 77 aus Bitterfeld hat- →

te planmäßige Güterzugleistungen bis Zwickau. So war bis Ende der 1960er-Jahre der Eisenbahnknoten Zwickau ein Eldorado für Altbau-E-Loks der DR.

Da alle fünf Zwickauer E94 in den Güterzugplänen benötigt wurden, standen keine Reserveloks zur Verfügung. Schon am 22. Juni 1963 mussten die beiden Zwickauer E94 106 und 115 für mehrere Monate ins Raw nach Dessau. E94 106 kehrte am 23. September und E94 115 gar erst nach fünf Monaten zurück. Aus diesem Grund wurde der Zwickauer Bestand um weitere Maschinen aufgestockt: E 94 017 und 021 vom Bw Magdeburg-Buckau und E94 110 von Bw Halle-P sowie E 94 016 direkt aus dem Raw Dessau. Mit Zugang der letzten Magdeburger E 94 016 erfolgte die Abgabe der


Eine Wochenendleistung war die vierteilige Doppelstockeinheit P 8643 Zwickau – Flöha, die gerade Karl-Marx-Stadt Süd passiert.

Schnell herrschte Mangel an E94 in Zwickau

E94 021 an das Bw Halle-P. Bereits vom 27. Juni bis 18. Juli 1963 hatte E94 020 kurzzeitig in der Rbd Halle ausgeholfen. Das gleiche Schicksal ereilte die E 94 017, die ab 4. November 1963 zum Bw Halle-P umstationiert wurde, von wo sie am 5. Januar 1964 zusammen mit der E 94 065 aber schon wieder nach Zwickau zurückkehrte. Hintergrund war ein kleiner Fahrplanwechsel infolge der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs am 20. Dezember 1963 von Werdau nach Reichenbach. Ab 5. Januar 1964 wurden nunmehr acht E 94 in den Zwickauer Dienstplänen benötigt.

Ende Mai 1963 wurde im Bw Zwickau auch eine Abteilung für die Unterhaltung der elektrischen Triebfahrzeuge eingerichtet. Das war nicht selbstverständlich, denn nach ursprünglichen Planungen sollten E-Loks im Bw Reichenbach beheimatet und unterhalten werden. Für diesen Zweck wurde 1963 im Bw Reichenbach über der Drehscheibe am Schuppen 1 sogar eine Fahrleitungsspinne gebaut. Politische Entscheidungen konzentrierten aber dann die Beheimatungen im Bw Zwickau, schon weil der Zwickauer Hauptbahnhof sieben Monate eher an das elektrische Streckennetz angeschlossen wurde als Reichenbach. Für die E-Lok-Unterhaltung im Bw Zwickau nutzte man sechs Schuppengleise im Haus 1. Ein direktes Befahren der Reparaturstände unter Fahrleitung war nicht möglich. Dazu benötigte man immer eine Rangierlok, welche den Verschub der E-Loks über die 20-Meter-Drehscheibe erledigte. Bereits im zweiten Jahr des elektrischen Zugbetriebes, im Sommer 1964, ereignete sich im Bahnhof Werdau ein folgenschwerer Unfall, der beinahe den Totalverlust der E94 017 zur Folge gehabt hätte: Am 30. August 1964 übersah die aus dem Bw Werdau kommende Dampflok 38 261 ein Wartesignal und fuhr E94 017, die gerade mit einem Kohlenzug von Altenburg nach Zwickau die Südausfahrt passierte, in die Flanke. Der Zusammenstoß beider Loks ereignete sich auf dem 28 Meter hohen Leubnitztalviadukt. E94 017 kam in gefährlicher Schräglage auf dem dritten Bogen des Viadukts zum Stehen und drohte abzustürzen. Nach der Unfallräumung wurde sie zerlegt, Lokkasten und Drehgestelle auf Güterwagen dem Raw Dessau zugeführt. Nach über einem Jahr Zwangspause verließ am 31. Oktober 1965 die Lok nach einer E4-Schadgruppe wieder das Raw Dessau. Inzwischen befand sich auch E94 016 infolge einer Entgleisung am 30. September 1965 in Dessau. Auch ihre Instandsetzung dauerte über sieben Monate. Dadurch standen 1965 zeitweise nur sechs der acht benötigten Planloks zur Verfügung.

Die Dienstplanaufteilung 3/3/2 mit zusammen acht E94 im Zugdienst blieb bis zum 2. Juni 1973 unverändert. Zuzüglich einer E94 im Sonderdienst und in der Planunterhaltung waren im Bw Zwickau zeit- →



Die Eisenbahnstrecke von Zwickau nach Karl-Marx-Stadt führte auch am Sachsenring-Autowerk vorbei, wie man unschwer erkennt.



Spitzensignal vorn und hinten


Doppelter Raucheinsatz (Option)


Läutewerk



Nummerntafelbeleuchtung



Führerstandsbeleuchtung


Anfahr- und Bremsverzögerung


Lokpfeife lang oder kurz


Ankuppelgeräusch

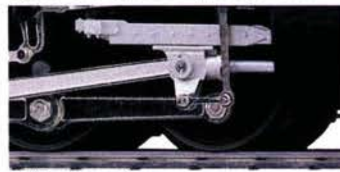

Kabinenfunk


Synchronisiertes Dampflokgeräusch

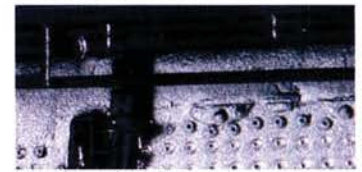

Geräusch der Luftpumpe


Hilfsbläser-Geräusch


Bremsenquietschen


Schienenstoß


Pressluftgeräusch Abschlammen


Ventile und Injektor

Die Multimedia-Maschine

Seit seinem ersten starken Auftritt ist unser Big Boy ein Modell der Superlative: die längste je gebaute H0-Lok, die zugstärkste Märklin-Lokomotive und ohne Zweifel weltweit eines der eindrücklichsten H0-Modelle, was sein Erfolg in Europa und den USA bestätigt. Mit diesem exklusiven Insider-Modell kommt nun ein neuer Weltrekord hinzu: das H0-Modell mit den meisten fernsteuerbaren Funktionen. Dank des Multifunktionsdecoders (mfx) lassen sich über die neue Systems-Central-Station 16 (in Worten: sechzehn) Dauer- oder Impulsfunktionen schalten (mit der Control Unit 6021 oder Mobile Station neun Funktionen). Die verschiedenen Licht- und Geräuscheffekte machen den Big Boy zur wahren Multimedia-Maschine. Die Vorbeifahrt oder der Aufenthalt im Betriebswerk steigert sich zu einer faszinierenden Reality-Show. Einziger Wermutstropfen für Normalbürger: Das Modell bleibt Märklin-Insidern vorbehalten. Es wird nur in der Zahl der Bestellungen gefertigt und mit Echtheitszertifikat in einer Edelholzschatulle ausgeliefert. Bestellschluss ist der 15.11.2004, bei Ihrem MHI-Fachhändler. Dort oder auf der Internet-Site können Sie sich auch als neuer Insider anmelden und schon mal den Big-Boy-Sound anhören, um sich die Wartezeit zu verkürzen.

37991: Insider-H0-Modell Big Boy

Vorbild ist die schwere Güterzug-Dampflok Reihe 4000 „Big Boy", Nr. 4012 der Union Pacific

Modell-Highlights:

- Metallgehäuse
- Hochleistungsantrieb mit Glockenankermotor
- Kurvengängiges Gelenkfahrwerk mit 8 Antriebsachsen
- mfx-Decoder
- 16 digital schaltbare Funktionen
- Neue Betriebsnummer

Exclusiv-Modell für Märklin-Insider
37991 **€ 799,00**
Unverbindliche Preisempfehlung

Einmalige Serie 2004 für Märklin-Insider



weise zehn Omas erforderlich. Die Erweiterung des elektrischen Streckennetzes, ab Mai 1965 bis Karl-Marx-Stadt und ab September 1965 bis Freiberg, änderte nichts mehr am Zwickauer Einsatzbestand. Nach einem im Februar 1966 vollzogenen Loktausch mit dem Bw Halle-P verfügte das Bw Zwickau über folgende Loks: E 94 016, 017, 020, 052, 059, 066, 078, 096, 114, 115. Diese zehn Maschinen bildeten nun elf Jahre lang, bis Juni 1977, die Stammloks der ab 1970 zur BR 254 umbenannten Loktype in Zwickau. Lediglich 254 096 schied infolge eines Brandschadens 1974 aus dem Unterhaltungsbestand aus. Sie lief am Montag, 5. Februar 1973 im Dienstplan 105 für die zur Wartung abgestellte 254 078. Auf der Fahrt mit dem Dg 53334 von Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf nach Zwickau kam es zwischen den Bahnhöfen Mosel und Oberrothenbach im Vorbau der Lok zu einem Schwelbrand an den Klemmstellen der Wendeschaltung. Die Reparatur im Raw Dessau scheiterte an den fehlenden Ersatzteilen, weshalb die Lok nach längerer Abstellzeit am 30. Mai 1974 ausgemustert wurde.

Am 22. Februar 1965 erhielt das Bw Zwickau mit E 42 001 des Bw Halle-P auch die erste Neubau-E-Lok dieser Baureihe. Ab 30. Mai 1965 kamen vier E 42 von Zwickau aus bis Karl-Marx-Stadt zum Einsatz. Der planmäßige Einsatz der E 94 in Richtung des heutigen Chemnitz ließ allerdings noch auf sich warten. Er begann erst im Sommerfahrplan 1966. Die vorhandenen E-Loks der BR E 42 reichten zur Bewältigung des Zugbetriebes noch nicht aus, so dass im Sommerfahrplan 1965 immer noch zwei Dampfloks der BR 44 vor Durchgangsgüterzügen zwischen Zwickau und Karl-Marx-Stadt benötigt wurden. Erst als die elektrische Fahrleitung ab 26. September 1965 bis Freiberg reichte, konnte das Bw Zwickau und inzwischen auch das Bw Karl-Marx-Stadt ausreichend E 42 einsetzen und die endgültige Ablösung der BR 44 konnte vollzogen werden. Ab Sommerfahrplan 1967 erhöhte sich der E 42-Bestand mit Planloks und Sonderloks auf 15 Maschinen. Bestandzahlen von zeitweise 20 Maschinen ermöglichten nun auch eine Ersatzstellung für die E 94. Die große Beanspruchung der Zwickauer Omas führte vor allem ab den 1970er-Jahren immer häufiger zu Ausfällen, insbesondere wegen Schäden an Fahrmotoren, so dass Lokomotiven nur fünf- oder gar viermotorig eingesetzt werden mussten. „Warten auf Ersatzteile" oder „Zuführung in das Raw" musste der Werkstattleiter immer öfter in den Lokverwendungsnachweis eintragen. Musste der Lokleiter eine E 42 in E 94-Pläne einschieben, konnten oft nicht die erforderlichen Zuglasten gefahren werden. Die Information der Dispatcherleitung im Reichsbahnamt Zwickau war unumgänglich. Sie veranlasste dann auch auf den Wendebahnhöfen die Reduzierung der Planlast an den Güterzügen oder bestellte, sofern möglich, eine Vorspannlok. Im Bahnhof Crimmitschau, Ausgangspunkt für die Steigungen auf der Linie bis Zwickau und Reichenbach, kam so mancher Güterzug mit der E 42 aus Richtung Altenburg auf die Seite und erhielt für die Weiterfahrt eine aus Zwickau herbeigeholte Vorspannlok. Auch zählte in Zwickau der Anruf der Aufsicht Güterbahnhof beim Lokleiter schon zum Alltag, ob bestimmte Züge von einer kleinen E 42 oder großen E 94 bespannt würden. Es

Die Neubauloks konnten nicht die Lasten der E94 ziehen. Der Ausfall einer Oma ließ die Köpfe der Dispatcher rauchen



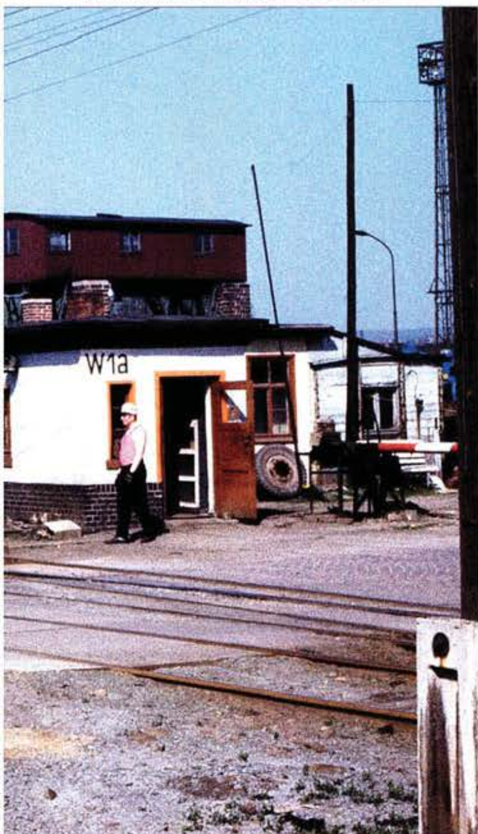


E 94 115 war die erste E-Lok, die am 20. Mai 1963 zur Personaleinweisung von Leipzig-Wahren nach Zwickau kam.

E 94-Parade zum Abschied der Baureihe aus Zwickau: Die Omas mussten dieselgetrieben in das Haus 1 geschoben werden.



254 059 ist am 16. Mai 1979 wieder einmal auf dem Weg nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf.



war auch die Zeit, in der sich der Ausdruck Oma für die E 94 prägte: Nach Einführung der Neubauloks der BR E 42 hatte sich zur Unterscheidung der Neubaumaschinen von den Altbau-E-Loks bei den alten Herren in der Zwickauer Lokleitung die Bezeichnung Oma eingebürgert – Inbegriff für eine leistungsfähige Lok, die der E 42 überlegen war, und mit der nahezu jeder Zug bei jedem Wetter weggezogen wurde. Dass auf der E 94 standesgemäß überwiegend ältere Herren Dienst taten, lag daran, dass bei Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes 1963 in Zwickau überwiegend erfahrene, über 40-jährige Lokführer zur Umschulung auf E-Loks ausgewählt wurden. So mancher Zwickauer Lokführer mit 40 und 50 Dienstjahren hat seinen Lebensabend auf dem Führerstand der E 94 verbracht und fuhr in Güterzugplänen meist nur noch um den Kirchturm herum. Der Begriff Eisenschwein, wie die Baureihe E 94 immer wieder bezeichnet wird, wurde zu Betriebszeiten der E 94 unter den Zwickauer Lokführern nicht gebraucht. Er wurde nach und nach erst durch Lokführer der Direktion Halle nach Westsachsen importiert. Die Umstellung des Triebfahrzeug-Bezeichnungssystems der DR auf EDV machte aus der E 94 ab dem 1. Juni 1970 die BR 254. Und ab dem 1. Juli 1970 wurde mit der Bildung des Groß-Bw Reichenbach das Bw Zwickau eine Einsatzstelle dieses vogtländischen Bw. Die E-Lok-Unterhaltung blieb weiterhin in Zwickau. Im Winterfahrplan 1974/1975 kam es erstmals zu Einschränkungen im Zwickauer E 94-Einsatz. Im Dienstplan 105 lief neben zwei 254 eine Lok der BR 242 mit. Ein Rangierunfall am 22. Oktober 1974 im Bahnhof Altenburg mit 254 114 dezimierte den Bestand erneut. Erst am 11. November 1975 kam die Lok aus dem Raw Dessau nach Zwickau zurück. Schließlich forderte der Ausfall von Kapazitäten in der Bahnstromversorgung für das elektrische Streckennetz der DR in der Rbd Dresden im Winterhalbjahr 1975/76 zeitweise Einschränkungen im Einsatz von elektrischen Triebfahrzeugen. Auf Anweisung des Stabs für operative Betriebsleitung musste Zwickau zwei Triebfahrzeuge der BR 254 durch Reichenbacher Dieselloks der BR 131 ersetzen. Betroffen war der Dienstplan 104 mit dem Dg 51346 nach Halle und die Rückleistung Gag 51683 nach Reichenbach. Aber auch nach Hilbersdorf konnte oft die BR 131 als 254-Ersatz beobachtet werden. Auch in der Folgezeit kam es immer wieder zu Engpässen in der Bahnstromversorgung. Von Donnerstag, 22. Mai bis 15. Juni 1975 wurde im Bw Reichenbach/Est Zwickau die Betriebserprobung eines neuen Triebfahrzeuges durchgeführt: Die BR 250. Dazu lief die Baumuster-Lok 250 003 ausschließlich als Vorspannlok vor einer 254 im Dienstplan 104 von Zwickau nach Reichenbach, Halle und Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf. Aber noch sollte es drei Jahre dauern, bis mit der Indienststellung der BR 250 das Ende des E94-Einsatzes in Zwickau →

Die letzten Zwickauer Tage der Omas

254 016	bis 4. 8. 79 im Einsatz, 11. 8. bis 20. 8. 79 Bw-Reserve, ab 21. 8. bis 31. 12. 79 schadhaft wegen Sifahupe
254 020	bis 15. 9. 79 im Einsatz, ab 16. 9. bis 5. 12. 79 schadhaft abgestellt wegen Federspannschraube, Ritzelkasten und Ausgleichhebel, ab 5. 12. 79 Warten auf Raw-Zuführung, 28. 12. 79 zur E6 zum Raw Dessau
254 052	29. 3. bis 13. 6. 79 schadhaft wegen Hauptüberstromrelais, 14. 6. bis 24. 8. 79 im Einsatz, 25. 8. bis 31. 8. 79 schadhafte 2. Achse starke Geräusche, 1. 9. bis 27. 9. 79 wieder im Einsatz
254 059	seit 24. 5. 79 schadhaft wegen Trennschützrelais- und Kompressorstörung abgestellt, 9. 6. bis 19. 6. 79 im Einsatz, 20. 6. bis 28. 12. 79 schadhaft abgestellt wegen Kompressorschaden und Ritzelkasten am Fahrmotor fünf gerissen
254 066	bis 15. 7. 79 im Einsatz, 16. 7. bis 6. 8. 79 schadhaft abgestellt, 7. 8. bis 20. 8. 79 Bw-Reserve mit sechs Einsatztagen zuletzt am 19. 8. 79, 21. 8. bis 28. 10. 79 schadhaft (Fahrmotor, Abdichtscheiben, Ausgleichhebel), 6. 11. 79 Abgabe Bw Engelsdorf
254 078	bis 6. 7. 79 im Einsatz, 7. 7 bis 24. 7. 79 schadhaft (Kompressor und Stromkreis Fahrmotor fünf), 25. 7. bis 16. 8. 79 Bw-Reserve mit drei Einsatztagen am 1. 8., 9. 8. und 12. 8. 79, ab 17. 8. 79 Heizungsprüflok für Reisezugwagen in der Anstellanlage Zwickau
254 114	31. 5. bis 10. 7. 79 schadhaft (Fahrmotor vier Wicklungsschaden), 11. 7 bis 28. 9. 79 im Einsatz (letzte Fahrt)



Der Blick auf den Führerstand 1 der 254078, Funkname Romulus 12, zeigt die pilzförmige Antenne für den Rangierfunk in der Mitte des Daches über den Führerstandsfenstern.

eingeleitet wurde. Mit der Inbetriebnahme der ersten 250-Serienlokomotiven ab 1977 bei der Rbd Halle setzte ab Sommerfahrplan 1977 eine größere Umstationierungswelle für die BR E94 ein. Das Bw Engelsdorf begann die 254-Beheimatung und erhielt in den Jahren 1977/1978 nahezu alle 254 des Bw Halle-P zugeteilt. Eine Lok aus dem hallischen Bestand, 254065, wurde am 25. Juni 1977 nach Zwickau umstationiert und sollte zur Stabilisierung der 254-Bestände beitragen. Denn noch immer wurden täglich sieben Planloks benötigt. Mit wenig Erfolg, denn 254017 entgleiste am 3. August 1977 im Hilbersdorfer Rangierbahnhof mit allen Achsen. In Anbetracht der Indienststellung der BR 250 entschied das Raw Dessau, wo sich die Lok seit 9. August 1977 befand, sie nicht wieder aufzuarbeiten. Der Winterfahrplan 1977/78 war die letzte Fahrplanperiode mit vollem E94-Einsatz in Zwickau. Ab Sommerfahrplan 1978 fuhren nur noch fünf Omas in zwei Dienstplänen, die erstmals von der 250022 unterstützt wurden. Ein Blick auf die Lokverwendungsnachweise Juni bis September 1978 bestätigt aber, dass in den meisten Wochen des Sommerfahrplans sieben 254 im Einsatz waren. Nicht zum Einsatz kam 254059. Seit 29. Mai stand sie nach Brandschaden an den Motoren eins und drei sieben Monate abgestellt unter „Warten auf Ersatzteile". Erst als von der 254017 aus Dessau zwei Fahrmotoren zum Tausch eintrafen, konnte

Ende der 1970er-Jahre kam das schnelle Aus

254059 am 20. Dezember 1978 wieder in den Betriebspark zurückkehren. Ebenfalls im Sommerfahrplan 1978 nicht im Einsatz war 254115, die nach einem Kabelbrand am 5. April 1978 seit Ende April zur Schadgruppe E6 im Raw Dessau weilte. Als letzte hauptuntersuchte Zwickauer 254 traf 254115 am 23. September 1978 wieder in ihrem Heimat-Bw ein. Ab 1. Oktober 1978 gab es nur noch drei Planloks bei einem Bestand von neun 254, davon sieben einsatzfähig. Der Dienstplan 106 war komplett auf vier Loks der BR 250 umgestellt. Wegen starken Einbrands am Feinregler musste 254065 am 2. November 1978 abgestellt werden. Nach erfolgter Reparatur wurde die Lok am 12. Januar 1979 an die ESt Leipzig-Wahren abgegeben. Eine eingedrückte Pufferbohle holte sich 254078 am 2. Februar 1979 bei einem Auffahrunfall in Hilbersdorf. Drei Wochen später war der Schaden behoben und die Lok kehrte in den Dienst zurück. Dafür ging 254115 aus dem Rennen wegen des Heißlaufens der sechsten Achse in Gaschwitz. Der Garantieschaden wurde in Dessau behoben, von wo aus die Lok am 4. April 1979 gleich zum Bw Engelsdorf wechselte. Damit verfügte Zwickau zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1979 noch über sieben Loks: 254016, 020, 052, 059, 066, 078, 114. Diese Maschinen teilten sich (drei Planloks) im letzten Fahrplanabschnitt des Zwickauer E94-Einsatzes den Zugdienst.

Im September 1979 waren nur noch 254020, 052 und 114 im regulären Zugdienst eingesetzt. Nachdem 254020 am 16. September schadhaft wurde, liefen die beiden anderen Loks noch bis Donnerstag, 27. September 1979 im Dienstplan 105. 254114 beendete mit der Ankunft des Sandzug-Gag 57279 aus Hilbersdorf am Morgen des 28. September um 4.07 Uhr in Zwickau Hbf offiziell den 16 Jahre dauernden Planeinsatz der Omas in Zwickau. Am Samstag, 29. September standen die beiden letzten Betriebsloks noch als Reserve in Zwickau. Schon ab Freitag, 28. September übernahmen drei Loks der BR 250 (045, 048, 049) die Zugförderaufgaben im Dienstplan 105. Mit Ausnahme der 254078, die ab April 1980 in Zwickau als Bremslok eingesetzt wurde, kamen die restlichen Loks zum Bw Engelsdorf. Den Anfang machte 254052, die am 29. September 1979 in die Rbd Halle abrollte. Die übrigen Maschinen blieben, weil schadhaft, noch Wochen, teilweise Monate in Zwickau abgestellt. Dadurch war es möglich, bei einer Fahrzeugausstellung am 9. und 10. Oktober 1979 auf dem Bahnhof Greiz die 254020 auszustellen.

Der Zwickauer E94-Einsatz endete vor 25 Jahren zu einer Zeit, als das Interesse an Altbau-E-Loks bei den Eisenbahnfreunden noch nicht besonders ausgeprägt war, und fand deshalb kaum Beachtung. Diese Sichtweise sollte sich erst in den 1980er-Jahren ändern, als die letzten 254 des Bw Engelsdorf auf den mitteldeutschen Strecken unterwegs waren. *Rainer Heinrich/al*

E94115 durchfährt am 14. März 1979 mit dem Dg 51326 auf dem Weg nach Reichenbach den Bahnhof von Lichtentanne.



Fotos: Rainer Heinrich

Die neue Generation

Handbuch Oberleitung Märklin. Europ-Media-Verlag/Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Irsee/Göppingen 2004. 96 S., 188 Abb.; Preis: 18 Euro.



■ Keine schlechte Idee, zur Einführung des bei Märklin neuen Oberleitungssystems dem Um- wie auch dem Neueinsteiger unterm Fahrdraht auch gleich das Handbuch zu präsentieren. Die Fülle der zumeist farbigen Abbildungen entspricht dem Zeitgeist, hilft aber heutigen Modellbahnergenerationen zweifellos bei der praktischen Umsetzung des Leitfadens, für den das erprobte Irseer Modellbauteam verantwortlich zeichnet. *hc*

● ***Fazit: Leicht verständlicher Leitfaden zum neuen Märklin-System***

Hochinteressantes Zeitdokument

Friedrich Wollangk (Regie): Alte Stadt im Lebensstrom. Filmaufbau Göttingen 1948. DVD, Göttinger Tageblatt 2004. Preis: 9 Euro + Vers.

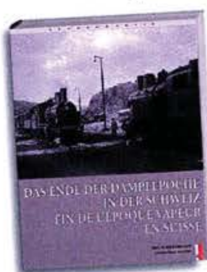


■ Lange verschollen, zufällig wiederentdeckt, dieses Juwel ist es allemal wert, ausnahmsweise unter den Buchtipps vorgestellt zu werden: Der 1948 im Auftrag der Reichsbahn-Filmstelle in Göttingen gedrehte 15-Minuten-Streifen verschlägt jedem Eisenbahnbegeisterten den Atem! Bestellungen nur gegen Vorkasse (+ 4,50 Euro Versand) per Überweisung an Göttinger Tageblatt GmbH & Co. KG, Konto 8151, Blz. 260 500 01, Sparkasse Göttingen. *hc*

● ***Fazit: Wer diese DVD-Sonderauflage verpasst, ist selber schuld***

Helvetien dampft

H. Hürlimann/S. Jacobi: Das Ende der Dampfepoche in der Schweiz. AS-Verlag, Zürich 2004. 144 S., 119 Sw-Abb.; Preis: 88 CHF/54,80 Euro.



■ Die Schweiz und Dampfloks? Eine Assoziation, die einem im Zusammenhang mit dem Bahnverkehr der Eidgenossen nicht als erste einfällt. Zu früh verliefen Schweizer Schienen unter Fahrdraht. Bereits 1950 waren nur noch 400 Kilometer dampfbetrieben. Der AS-Verlag erinnert nun mit eindrucksvollen Fotografien von Hugo Hürlimann (1908 bis 1981), die überwiegend aus den 30er- und 40er-Jahren stammen, und einer Einleitung von Sébastien Jacobi an die kurze stimmungsvolle Dampfepoche. *al*

● ***Fazit: Gelungener, atmosphärisch dichter Bildband***



AUSSERDEM ERSCHIENEN

Erfolgsmodell

Klaus Eckert: Stars der Schiene – Der Taurus 2005. Europ-Media-Verlag, Irsee 2004. 13 Blatt, 13 Farbabbildungen, Preis: Euro 14,90.

Die Farbkleid-Vielfalt der österreichischen Universal-Lok dokumentiert der Kalender.

Vier Jahrzehnte

Schienenwelten 2005. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2004. ISBN 3-9808250-6-X, 13 Karten mit Farbmotiven. Preis: Euro 5,90.

Zwischen Alpen und Waterkant: Der Postkartenkalender zeigt einen Querschnitt.

Über Berg und Tal

Klaus Eckert: Bahnen & Berge 2005. Europ-Media-Verlag, Irsee 2004. 13 Blatt, 13 Farbabb.; Preis: Euro 14,90.

Eisenbahn und Landschaft: In gewohnt exzellenten Eckert-Aufnahmen entführt der Kalender in die Welt der Berge.

Nicht nur Dampf

Georg Wagner: Franckhs Lok-Kalender 2005. Kosmos-Verlag, Stuttgart 2004. ISBN 3-440-09939-3, 13 Blatt, 13 Farbabbildungen. Preis: Euro 10,95.

Stimmungsvolle Aufnahmen bekannter Fotografen begleiten durch das Jahr.

Zwei Jahre nach der Jahrhundertflut steht fest: Die Weißeritztalbahn kommt wieder! Am 14. September 2004 gab es den ersten Spatenstich im Rabenauer Grund.

Ende gut, alles gut!



Noch immer sind im Spätsommer 2004 die Flutschäden nicht zu übersehen, wie diese Brücke im Rabenauer Grund zeigt.



Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe unterzeichnete selbst den symbolischen Scheck über zehn Millionen Euro.

Fast alle Wunden, die das Hochwasser von 2002 in das ostdeutsche Bahnnetz schlug, sind inzwischen verheilt. An manchen Strecken wird noch gebaut. Einzig im Tal der Weißeritz, vor den Toren Dresdens, tat sich lange nichts. Dabei waren Bekundungen für den Wiederaufbau vorhanden – von Lokalpolitikern über das Landratsamt bis zur Landtagsvizepräsidentin.

Die DB AG hätte sich gern von dieser Schmalspurbahn getrennt. Sie nahm die vom Bund bereitgestellten zehn Millionen Euro des Bundes nicht in Anspruch, legte stattdessen eine Aufbau-Rechnung über 40 Millionen Euro vor. Die BVO-Bahn aus Annaberg-Buchholz wurde als möglicher Betreiber gehandelt, sie bekam die zehn Milionen Euro aber nicht, solange sie nicht Eigentümerin der Strecke war. Die DB wiederum war nicht bereit, die Strecke für einen symbolischen Euro abzutreten, und die BVO wollte keine zerstörte Strecke erwerben, ohne dass die Kosten für den Wiederaufbau geklärt waren. So drehte sich alles schön im Kreise.

Aber es regte sich etwas. Befürworter der Bahn sammelten 30 000 Unterschriften und übergaben sie im Bundesverkehrsministerium. Die IG Weißeritztalbahn brachte den Abschnitt Spechtritz – Dippoldiswalde mit eigenem Engagement und Spendengeldern wieder auf Vordermann und bot in den Ferien Zugverkehr an. Das alles erfolgte ohne die Unterstützung der großen Bahn, freundlich ausgedrückt, denn die Trassenpreise mussten bezahlt werden! Und im Hintergrund wurde weiter verhandelt. Obwohl sie zerstört war, war die Weißeritztalbahn nicht totzukriegen.



Foto: Jan von Ortloff

Freie Fahrt ins Weißeritztal: Ab Ende 2005 soll es wieder bis Dippoldiswalde und ab 2006 bis Kurort Kipsdorf gehen.

Es sprach sich bis in die höchsten politischen Kreise herum, dass die Weißeritztalbahn nicht nur der Spleen einiger Bahnverrückter ist, sondern ein handfester Wirtschaftsfaktor. Immerhin gingen die Besucherzahlen seit der Flut um 30 Prozent zurück. Mit dem dampfenden Bimmelbähnchen werden wieder mehr Leute in die Gegend strömen und sicher einige Euros zwischen Hainsberg und Kipsdorf lassen.

Diesen Herbst war es soweit: Der neue Betreiber ist die BVO, der Verkehrsverbund Oberelbe gab ihr eine Bestellgarantie von 15 Jahren; die zehn Millionen Euro können fließen und sind ganz bestimmt gut angelegt. Damit war der sächsisch-gordische Knoten durchschlagen. Am 14. September trafen sich im Rabenauer Grund Vertreter aus Wirtschaft, Politik und von den Bahnen. Iris Gleicke, Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, überreichte den von Minister Stolpe unterzeichneten Scheck. Sachsens Wirtschaftsminister Martin Gillo sprach von der Weißeritztalbahn als „einem Stück Heimat". Die DB verehrte dem neuen Betreiber eine Bahnlaterne. Diese sei vielfältig verwendbar, leuchte vorn und auch hinten, und wenn man daran reibt, könne man sich etwas wünschen. So viel Humor und Ideenreichtum wünschte man sich von der großen Bahn öfter!

Um 15.40 Uhr erfolgte der symbolische Spatenstich, und das gleich neunfach. Damit ist sicher, dass die Weißeritztalbahn wieder aufgebaut wird und zwar in voller Länge bis Kipsdorf. Wenn alles gut geht, wird das erste Teilstück bis Dippoldiswalde Ende 2005 wieder befahrbar sein, und 2006, wenn Dresden seinen 800. Geburtstag feiert, soll Deutschlands älteste Schmalspurbahn wieder bis Kipsdorf fahren.

Hagen von Ortloff/hb



Spatenstich am 14. September 2004: 4.v.l. Landtagsvizepräsidentin Hubrig, 6.v.l. Staatssekretärin Gleicke, 2.v.r. Wirtschaftsminister Gillo.



Der Spaten verkündet das Ende aller Irritationen: Nach zwei Jahren Ungewissheit geht der Blick nach vorn.

Fotos (4): Hagen von Ortloff





(1) Die von Siemens komplett vormontierten Signale warten abflugbereit am Sportplatz in Königsbronn. (2) Gewissenhaft wird eines der Signale unter dem wachsamen Auge eines Siemens-Mitarbeiters am Haken des Helikopters eingehängt.

Im Zuge des Ausbaus der Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm wurden erstmals in Baden-Württemberg neue Signale per Helikopter aufgestellt.

UFOS ÜBER DER BRENZBAHN

Viertel nach sechs Uhr am frühen Morgen: Es regnet in Strömen. Die Regionalbahn 22507 aus Aalen wartet im Bahnhof Oberkochen auf die Kreuzung mit dem Gegenzug RB 22504 aus Ulm. Im Bahnhofsgebäude ist Katrin Gerlach Fahrdienstleiterin, sie wuchtet die schweren Hebel des alten mechanischen Stellwerks und erteilt den Zügen freie Fahrt. An der rechten Seite des Metallblocks des Stellwerks prangt das Schild „Siemens und Halske – Berlin Siemensstadt".

Im Zuge des Ausbaus der 73 Kilometer langen Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm für den Neigetechnikverkehr wird neben umfangreichen Erneuerungen und Anpassungen an Bahnübergängen, Gleisen und Weichen unter anderem auch die komplette Leit- und Sicherungstechnik erneuert. Bis zum Jahresende soll die neue Technik auf dem Abschnitt Aalen – Heidenheim in Betrieb gehen, der Abschnitt von dort weiter nach Ulm soll dann im nächsten Jahr folgen. Insgesamt wird die DB AG rund 78 Millionen Euro investieren.

Im Dezember wird die Fahrdienstleiterin, die auch noch die Kunden am Fahrkartenschalter bedient, abgezogen. Der Bahnhof wird für immer geschlossen, ein Fahrkartenautomat wird ausreichen müssen. Dann wird das neue elektronische Stellwerk (EStW) in Heidenheim in Betrieb gehen und die Steuerung der Signal- und Weichenanlagen des Bahnhofs übernehmen. Noch stehen in Oberkochen die alten Formsignale. Derzeit sind auf der Brenzbahn pro Schicht 13 Fahrdienstleiter und zwei Wärter, also insgesamt 15 Personen im Einsatz. Wenn das EStW läuft, arbeiten nur noch ein bis zwei Personen in Heidenheim.



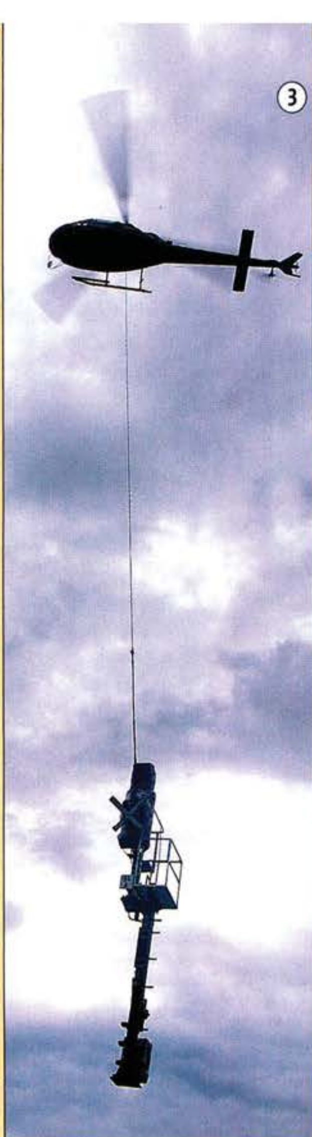
DDR vor 20 Jahren: Helikopter im Bahndienst.

Nachdem Streckensperrungen auf der Brenzbahn verschiedentlich zu Unmut bei den Fahrgästen geführt hatten, entschied man sich nun, die Signalmasten im laufenden Betrieb zu ersetzen. In den kurzen Pausen zwischen den einzelnen Zügen wurden zum ersten Mal in Baden-Württemberg neue Lichtsignale fix und fertig vormontiert per Hubschrauber aufgestellt. Prinzipiell neu ist dieses Verfahren jedoch nicht – vor allem in den Alpenländern ist der Einsatz vor Hubschraubern beim Bahnbau nicht ungewöhnlich. Walter Koopman, Pilot und Geschäftsführer des verantwortlichen Unternehmens KMN-Helicopter aus Sommerland bei Itzehoe, spricht gegenüber dem MODELLEISENBAHNER auch von einem recht einfachen Einsatz an der Brenzbahn. Keine Oberleitung und keine allzu enge Bebauung am Gleis würden den Flug erschweren.

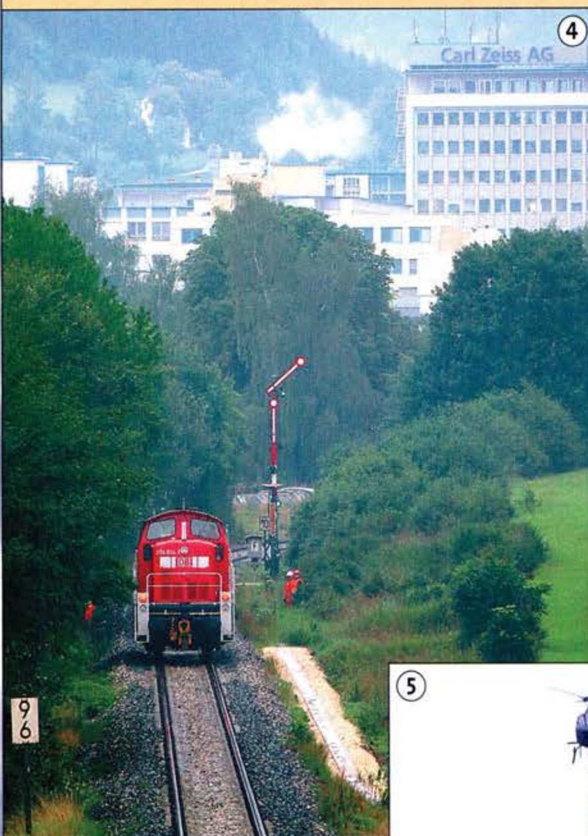
Insgesamt 18 Signale im Bereich der Bahnhöfe Oberkochen und Königsbronn wurden am 24. August 2004 aufgestellt. Am Sportplatz von Königsbronn ist einer der Lagerplätze für die Signale und auch der Tankwagen für den Helikopter steht hier bereit. Der Pilot hält



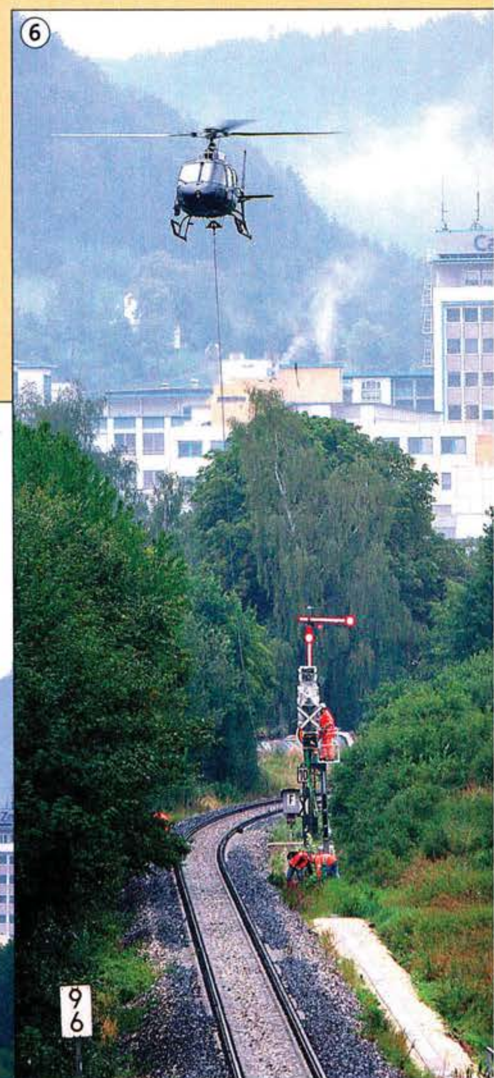
Fahrdienstleiterin Katrin Gerlach bedient die veraltete Signaltechnik in Oberkochen. Ab kommendem Jahr wird sie nicht mehr benötigt.



(3) Der Hubschrauber des Typs Ecureuil (Eichhörnchen) AS 350 B3 kann Außenlasten bis zu 1400 kg bewegen. Ein Signal wiegt je nach Ausstattung zwischen 700 und 1100 kg.
(4) 294834-7 als CB 58079 war die letzte Lok, die die Baustelle vor dem Aufstellen des neuen Signals passierte.



(5) Das neue Signal schwebt in Oberkochen ein. Die Montagecrew wartet schon. Im Hintergrund ein Gebäude der Carl Zeiss AG, die den Ort überregional bekannt machte.
(6) Die Monteure haben das Signal auf dem vorbereiteten Sockel verankert. Der Ecureuil kann umgehend zum Lagerplatz fliegen und das nächste holen.





Fotos: Gabriel Habermann

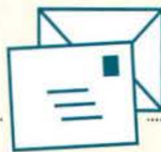
noch einmal kurze Rücksprache mit den Mitarbeitern von Siemens, bevor das erste der Signale an einem 20 Meter langen Seil unterhalb des Helikopters befestigt wird und der Hubschrauber über den Häusern entschwebt. Das Regenwetter hat auch sein Gutes: Der Heli wirbelt nicht so viel Staub auf, was den Montagetrupps, die

Signalaufbau in einer Minute – wenn alles passt

bereits an den vorgegossenen Betonsockeln auf die Signale warten, die Arbeit erleichtert. Nur eine knappe Minute dauert es, bis das Signal steht, am Boden verschraubt ist und der Helikopter schon das nächste am Lagerplatz abholen kann. Die Strecke ist dann immer kurzfristig gesperrt – nur wenn ein Zug kommt, muss der Hubschrauber kurz warten. Mit Stolz wird der Pressesprecher der Bahn später am Tag verkünden, dass es durch die Aktion zu keinen Verspätungen gekommen ist.

Siemens und die Bahn-Projektbau wollen nicht konkret über die Kosten des Helikoptereinsatzes reden. Üblicherweise kostet aber eine Flugstunde eines derartigen Montagehubschraubers knapp 1000 Euro. Jedoch sei in diesem Fall der Einsatz eines Helikopters billiger als der eines Bauzuges, so hat Siemens errechnet. Einen Bauzug müsse man extra anmieten und entlang der Strecke hätte man auch nicht die logistischen Möglichkeiten, die benötigt würden, wie Laderampen und Abstellgleise. Ein Umbau während des laufenden Betriebs wäre so nicht möglich gewesen.

Der Regen, der im Laufe dieses Tages immer wieder in heftigen Schauern über das Tal zieht, ist für den Hubschrauber des Typs „Ecureuil" AS 350 B3 kein Problem. 840 Pferdestärken können Lasten bis zu 1,4 Tonnen durch die Luft bewegen. Die Firma, die eng mit Siemens zusammenarbeitet, hat bereits Erfahrung im Aufstellen von Signalen unter anderem in Lübeck, Thüringen und Dresden gesammelt. Die Signale wiegen, je nach Art zwischen 700 und 1100 Kilogramm. Böige Winde sind der ärgste Feind des Piloten: Die Fracht unter der Maschine kann ins Schaukeln geraten. In Oberkochen regnet es sich derweil ein, der Wind nimmt ab. Am Abend sind alle Signale aufgestellt. Letzten Endes sind es vor allem die Fähigkeiten des Piloten, die zählen, und ein paar hundert Signale habe man ja schon sicher aufgestellt, lacht Koopman. *G. Habermann/al*



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Haltung bewahren

Betrifft: Modellbahn aktuell und Tests allgemein

Seltsame Blüten treibt das Bemühen, um jeden Preis zuerst eine Neuheit zu verkünden oder vorzustellen. Absolut schleierhaft ist wohl nicht nur mir, wie so genannte Fachjournalisten Modelle bewerten, die zum Zeitpunkt des Hefterscheinens noch nicht einmal als Vorserienversion zur Verfügung stehen. Es bringt dem Leser auch absolut nichts, wenn etwa Brawas S 2/6 vorab in den höchsten Tönen gelobt wird, zur Bewertung aber ein Vorserienmuster oder gar nur Katalogabbildungen herangezogen werden. Es freut mich, dass Ihre Zeitschrift diesen Unsinn nicht mitmacht, sondern Wert auf den Test von Modellen legt, die wir Modellbahner dann tatsächlich so auch kaufen können. Lassen Sie sich von dieser leserfreundlichen Haltung nicht abbringen!

Simon Alfred Tire, a.t. Belfast, Northern Ireland

Grundbedürfnis

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004

Seit 50 Jahren bin ich begeisterter Leser Ihrer Zeitschrift. Meine Eltern waren beide Eisenbahner, da liegt so einiges im Blut. Mit der Bahn bin ich in meinem Leben bestimmt auch ein paarmal um die Erde gefahren und habe somit viele Erlebnisse, die das schöne und kreative Hobby prägen. Modellbahner unterscheiden sich: Da gibt es die Nietenzähler, die Aufschriftenund Variantenpfleger und dann gibt es die Masse, die einfach nur spielen will. Zur letzteren Art zähle ich mich gerne. Sollte sich die Industrie damit abquälen, unbedingt in den kleinen Baugrößen die Soundmodule in die Lokomotiven hineinzuwurschteln und Effekte zu erzielen, die Zuhörer eher den Kopf schütteln lassen? Manchmal wäre doch ein Lautsprecher, in der Anlage verborgen, vielleicht besser. Spielen, auch und vor allem mit der Modellbahn, zähle ich immer noch zu den Grundbedürfnissen einer Gesellschaft. ***Holger Liebau, 83512 Wasserburg am Inn***

Wachstum

Betrifft: „Fichtennadel-Essenz", Heft 9/2004

Mein Anliegen ist der Beitrag über den Eigenbau der Fichten. Die Anleitung ist super, aber bitte keinen Rasen unter Nadelbäumen vorsehen. Dort wächst wirklich nichts.

Klaus Schemath, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Das ist nur bedingt richtig. Unter Kiefern und Lärchen gedeihen Gräser durchaus, bei Tannen und Fichten in Gärten, als möglicher Standort im Beitrag ausdrücklich erwähnt, ebenfalls, wenn regelmäßig die abgefallenen Nadeln entfernt werden.

Rückschritt

Betrifft: Modellbahn aktuell, „Baureihe 420", Heft 9/04

Tatsächlich sind die Züge der BR 420 bereits seit geraumer Zeit auf einigen S-Bahn-Linien des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) im Einsatz. Der extreme Rückschritt bei Komfort und Zuverlässigkeit auf den stark frequentierten S-Bahn-Strecken NRWs begeistert die Kunden der Bahn so sehr, dass immer mehr Pendler inzwischen wieder auf das Auto umsteigen. Da sehnt man sich wenigstens in die mit zuverlässigen Loks der BR 143 bespannten S-Bahn-Züge zurück. ***Holger Migdalek, E-Mail***

Kalenderwagen

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004

Anbei eine Anregung zum Thema Vorbild und Modell, die ich ganz witzig finde: Die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V. (GES), die unter anderem seit Jahren auf der württembergischen Tälesbahn von Nürtingen nach Neuffen historischen Dampfzugbetrieb mit dem „Sofazügle" durchführt, hatte die gute Idee, die Seitenfläche eines im Bahnhof Nürtingen abgestellten Personenwagens zur Ankündigung der nächsten Fahrtermine zu nutzen. ***Ulrich Rockelmann, 90469 Nürnberg***



Anregung für Modellbahner: Der Veranstaltungskalender-Wagen im Bahnhof Nürtingen zeigt, dass die Realität die Phantasie gelegentlich sogar zügig überholt.

Mit Schlag

Betrifft: Bahnpost „Kein Schlag", Heft 9/2004

In den 50er-Jahren habe ich Kondensloks im Bw Minden selbst geheizt, mit Schlag! Die Lüfter drehten sich im Fahrtwind, sonst hatten sie keine Funktion. ***Hartmut Gaebert, 91085 Buch***

Später Umbau

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt", Heft 8/2004

Mein Vater und ich betreiben seit Jahrzehnten das Modellbahnhobby. Ich gehöre zu den (wenigen?) Modellbahnern, die der Umbauanleitung für die 75.5 gefolgt sind. Die Umsetzung erfolgte nahezu 1:1, allerdings erst elf Jahre nach Erscheinen der Ausgabe 3/1979! Mir kam zugute, dass die BR 38 von Piko schon erschienen war, womit die Möglichkeit bestand, Kreuzköpfe und Zylinder ohne das Herstellen von Formen und Gießarbeiten einzusetzen.

Stephan Glöckner, E-Mail

Vertretbar

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004

Solange vorbildwidrige Systembestandteile wie Mittelleiter, überhöhte Spurkränze oder klobige Kupplungen als vertretbar angesehen werden, sollte man nicht an technischen Spielereien Anstoß nehmen, bei denen man die Möglichkeit hat, sich dafür oder dagegen zu entscheiden. ***Christof Henseler, E-Mail***

Lok-Nummer

Betrifft: „Fragile deutsche Neitech-Züge", Heft 10/04

Bei der Bildunterschrift zu dem Bild von M. Klaus in Zwickau ist Ihnen leider ein Fehler unterlaufen. Bei der abgebildeten Lok handelt es sich um 232 308-7. Ich habe die Lok selbst im Ersatzverkehr fotografiert. 232 306 gibt es seit dem Umbau in 233 306-0 nicht mehr.

Torsten Barth, E-Mail



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM ***WORLD WIDE WEB*** *–*
DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER

home.wanadoo.nl/reinoud.kaasschieter/railway/index.en.htm

Raumwunder

Der Niederländer Reinoud Kaasschieter findet Spaß am Entwerfen platzsparender Gleispläne.

■ Die Wohnung ist zu klein und ein geeigneter Keller- oder Dachbodenraum steht auch nicht zur Verfügung. Wie viele Modellbahner stehen vor diesem Problem? Anregungen für Lösungen findet der Geplagte auf dieser Homepage, die in Niederländisch und Englisch zur Verfügung steht. Aber auch wer im Englischen nicht so sicher ist, kann sich die vielen pfiffigen Gleisplanvorschläge ansehen und sicher so manche Anregung für sich herausziehen. Kaasschieters Vorschläge sind nicht einfach nur kleine Kreise, sondern hinter seinen Vorschlägen steckt immer eine Idee, was auf geringem Platz möglichst realitätsnah machbar ist, und sie beinhaltet auch Themen- und Gebäudevorschläge.

www.h-mehnert.de/

Expresshilfe

Sie haben es nicht leicht, die Fans des durchgehenden Mittelleiters. Da ist Eigeninitiative gefragt.

■ Heiko Mehnert gehört zur treuen Trix-Express-Fangemeinde. Und die hatte in jüngster Zeit einige Nackenschläge hinzunehmen. Vor allem das Produktions-Aus seitens des inzwischen Göppinger Herstellers dürfte zwar nicht unerwartet, dennoch unerhofft gewesen sein. Da ist Hilfe zur Selbsthilfe gefragt. Auf der Seite von Heiko Mehnert kann der Expressianer viel davon finden. Von kleinen Tipps aus seinem langjährigen Erfahrungsschatz bis zu zahlreichen interessanten Kontakten kann manchem Trix-Express-Fahrer hier weitergeholfen werden: Vom Rollenprüfstand für Express, der Beseitigung von Lagerschäden bis zur Remotorisierung von älteren Modellen.

www.baureihe217.de/

„HeiDi"-Lok

Der Wechsel zu elektrisch beheizten Zügen brachte Mitte der 60er-Jahre die Entwicklung der Diesellok-Baureihe 217.

■ Der Lokführer Thomas Sachs aus Mühldorf widmet seine Internetseite der Außenseiterbaureihe 217. Nicht nur weil die wenigen Maschinen bei Railion in Mühldorf stationiert sind, sondern besonders wegen ihrer ungewöhnlichen Entstehungs- und Überlebensgeschichte ist der Autor von dieser Loktype fasziniert. Als sich die Umstellung der Personenzüge auf elektrische Zugheizung abzeichnete, benötigte die Bundesbahn auch Diesselloks, die vor diesen Zügen eingesetzt werden können. Die bisherigen Baureihen einschließlich der noch jungen V 160 (BR 216) hatten jedoch Dampfzugheizungen. So entstand die V 162 (BR 217), deren Lokkasten etwas verlängert wurde, um für einen 500-PS-Heizdieselmotor („HeiDi") Platz zu schaffen, der den Generator für die Stromversorgung antrieb. Das und alles weitere Wissenswerte kann man auf dieser Internetseite nachlesen. Vor allem Technikinteressierte kommen nicht zu kurz. Angenehm fallen die übersichtliche Gliederung der Homepage und die vielen guten Bilder auf.



Moderne WÜSTENSCHIFFE



Das aktuelle ONCF-Logo mit dem Salomonsiegel.

Im westlichsten Maghreb-Staat Marokko trifft der Eisenbahnfreund auf ein buntes Lok-Kaleidoskop.

Als das Sultanat Marokko im Jahr 1911 unter das Protektorat Frankreichs kam, bestand eine islamische Feudalherrschaft mit mittelalterlichen Sozial- und Wirtschaftsstrukturen. Binnen weniger Jahre schuf das französische Militär angesichts unzureichender Verkehrswege ein landesweites 600-Millimeter-spuriges Feldbahnsystem, das bereits weitgehend die späteren Vollbahnen vorzeichnete.

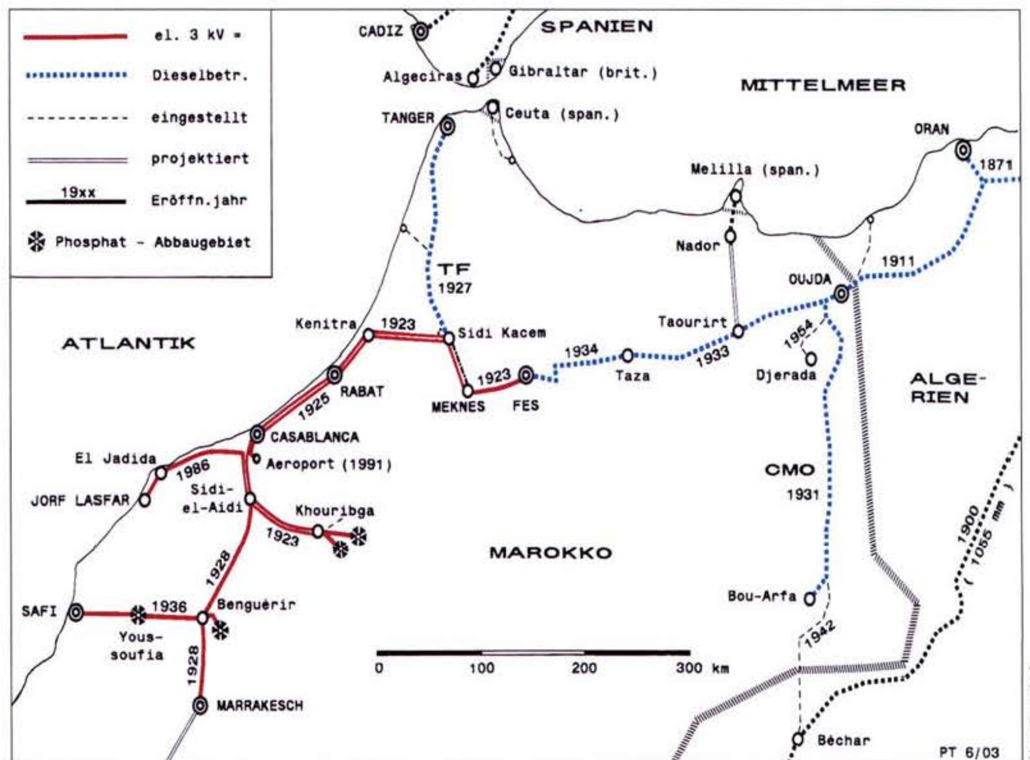
Drei Privatgesellschaften kooperierten bei Bau und Betrieb der marokkanischen Normalspurbahnen ab 1923: Die spanisch-französische Gesellschaft Tanger – Fes (TF), die Compagnie des Chemins de Fer du Maroc (CFM) für Haupttransversale und Phosphatbahnen und die Compagnie du Maroc Oriental (CMO) für die nach Algerien ausgerichtete Montanbahn bis Bou-Arfa. Es dauerte bis 1934 bis die isolierten Strecken zusammenwuchsen.

Nach der Unabhängigkeit Marokkos (1956) erfolgte ein Rückkauf der Konzessionsunternehmen und 1963 die Gründung der Staatsbahn Office National des Chemins de Fer



Nur 13 Jahre lang (1962 bis 1975) fuhren die De-Dietrich-Dieseltriebköpfe XDd zwischen Tanger und Casablanca; XDd3 blieb museal erhalten.

Keine Fata Morgana – die Wasserfläche am Fuß des Rif-Gebirges ist der Idriss-Stausee. Für ihn musste die Bahn verlegt werden.

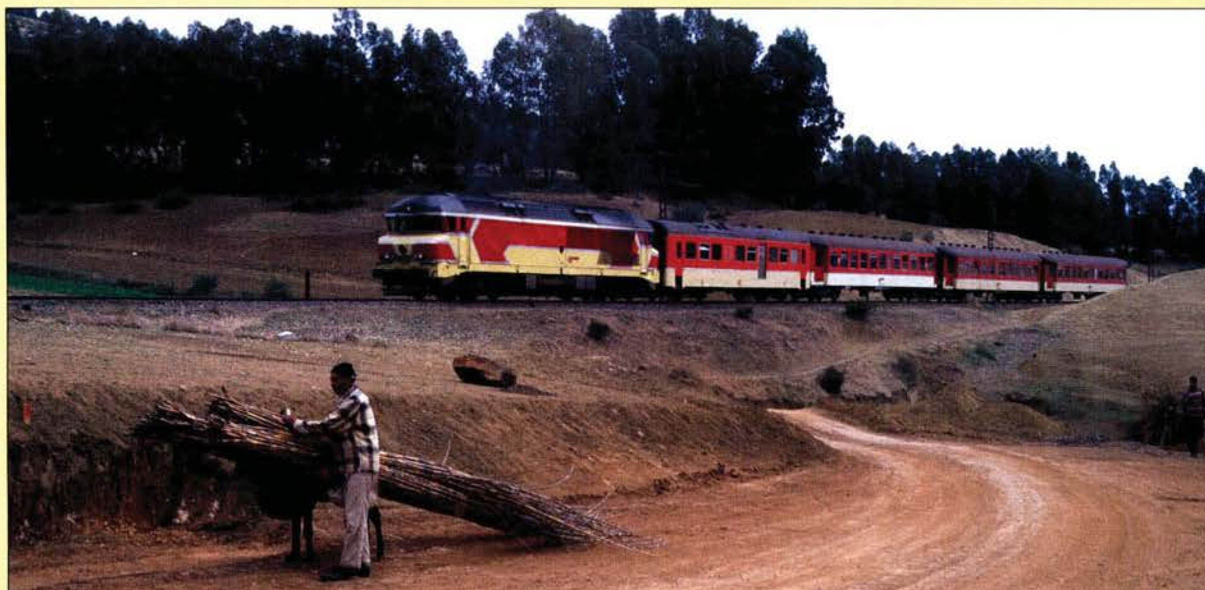


du Maroc (ONCF). Die Prägung aus der Protektoratszeit wirkt noch immer: Französisch ist bis heute die einzige Betriebssprache! Die Länge des Schienennetzes beträgt 1907 Kilometer. Davon sind 1003 Kilometer mit einer Gleichspannung von 3000 Volt elektrifiziert und 370 Kilometer, die Phosphatbahnen und die Verbindung Casablanca – Rabat – Sidi Kacem, doppelgleisig mit Linksverkehr. Die elektrifizierten Strecken im Nordwesten werden über 36 Gleichrichter-Unterwerke aus dem Landesnetz versorgt.

Marokko verfügt über mehr als die Hälfte aller Phosphatvorkommen der Welt. 20 Millionen Tonnen rollen jährlich in Ganzzügen über elektrifizierte zweigleisige Massengutbahnen zur Verarbeitung oder Verschiffung: 14 Millionen Tonnen aus dem Tagebaugebiet Oulad Abdoun nach Jorf Lasar oder Casablanca und etwa sechs Millionen Tonnen aus den Gantour-Lagerstätten zum Hafen von Safi. Der übrige ONCF-Wagenladungsverkehr macht insgesamt sieben Millionen Tonnen aus. Die Phosphatzüge erreichen Bruttogewichte bis 4800 Tonnen. Die Trassierung der hafenwärts gerichteten Abfuhrstrecken vermied Gegensteigungen in Lastrichtung. Es werden knapp 1200 drei- und vierachsige Selbstentladewagen mit Aluminiumaufbau (Gewicht der Leerzüge etwa 900 Tonnen) eingesetzt. So genügt auch eine 120 Tonnen schwere sechsachsige Lok mit 3000 kW, um einen solchen Leerzug →



Heterogene ONCF-Flotte: Die japanischen E-loks E 1254 (li.) und E 1261 (2.v.r), die französische E 1351 und die polnische E 1006 (re.) am 29. Oktober 2000 in Marrakesch.



Rückständige Landwirtschaft trifft Moderne: Die DF-Loks sind inzwischen auch schon die ältesten ONCF-Triebfahrzeuge.


Von Sidi Kacem steigt die ehemalige TF-Linie durch das Tal des Oued Kroumane in Richtung Meknes.

bei einer Maximalsteigung von zwölf Promille auf das 830 Meter über dem Meeresspiegel liegende Phosphat-Plateau um Khourigba zu schleppen.

Die Elektrifizierung der marokkanischen Strecken erfolgte unter Federführung der französischen Bahngesellschaften Paris-Orleans (PO) und MIDI mit einer Spannung von 3000 Volt nach Vorbild der Chicago, Milwaukee, St.Paul & Pacific Railroad. Die CFM-Phosphatzüge Khourigba – Casablanca fuhren so bereits ab 1927 elektrisch. Die ersten 33 Bo'Bo'-E-Loks leiteten sich aus den Serien E 4500/4600/4700 der MIDI ab. Anfang der 1950er-Jahre folgten 14 Loks E700 bis 714, die den damals neuen BB8100 der SNCF entsprachen.

Ab 1960 stellten die marokkanischen Eisenbahnen über drei Jahrzehnte ausschließlich sechsachsige Streckenloks in Dienst. Anfangs hielt noch das französische Liefermonopol: Die 132 Tonnen schweren Phosphatzugloks E801 bis 807 zeigten zwar die Form der Rekordlok CC 7100 der SNCF (siehe MEB 11/02), liefen aber auf Drehgestellen mit Tatzlagermotoren für 80 km/h. Die 1970 bis 1972 von Alsthom gebauten E 901 bis 908 glichen äußerlich den 5900 kW starken CC 6500 der SNCF. Ihre Monomoteur-Drehgestelle waren jedoch typengleich mit den parallel beschafften dieselelektrischen DF 100 (SNCF CC 72000), womit die Leisung der E-Lok auf 2750 kW begrenzt blieb. Ab 1973 kaufte die ONCF preiswert in Polen ein. Neben Reisezug- und Güterwagen fand die E-Lokreihe ET 22 der polnischen PKP den Weg nach Marokko. Die Co'Co'-Maschinen (ONCF 1001 bis 1023) eigneten sich gleichermaßen für den Reise- wie auch den Güterzugdienst. Vor den Phosphatzügen sind meist die 1976/77 gelieferten E1101 bis 1122 von Hitachi anzutreffen. 1982 wurde noch eine Nachbauserie (E1201 bis 1208) geliefert. Diese japanische Co'Co'-Loktype wurde, modifiziert mit voll abgefederten Drehgestellen für 160km/h und einem 670-kVA-Drehstromumformer für den Wagenzug, 1984 auch als Schnellzuglok eingeführt (E1251 bis 1262). Sie ist somit die einzige Reisezuglok Marokkos, die ohne Mitnahme eines Generatorwagens verkehrt. Als Alsthom 1990 Anteile am marokkanischen Rollmaterialhersteller SCIF erwarb, kam Frankreich zurück ins Lokgeschäft: Seit 1992 wurden 27 Chopper-Loks in Art der SNCF-BB7200 gebaut. Beinahe alle E-Triebfahrzeuge sind in Casablanca stationiert, auch die belgischen Tw für den Taktverkehr in die Hauptstadt Rabat und nach Kenitra sowie für die Flughafen- und die S-Bahn Casablancas.

Angesichts der frühen und umfassenden Elektrifizierung beschränkte sich die Dampftraktion auf sekundäre Bereiche. Auch wegen der proble-

In der ostmarokkanischen Meseta grünt es nur entlang der Wasserläufe. Die GM-EMD-Lok DH 353 quert den Oued Bou Hellou.

Eine polnische E-Lok vor einem belgischen Altbau-K2-Wagensatz mit einem französischen Generatorwagen am Zugende: Multikulti-Eisenbahn bei Sidi Abdallah.



Fotos: Petrovitsch

Ein Ausnahmefall in einer islamischen Männergesellschaft ist Mme. Abad Saida, einzige Lokführerin im gesamten Maghreb.



matischen Wasserversorgung im Wüstenstaat lösten schon 1947 17 Baldwin-Dieselloks die letzten Dampfloks im Streckendienst ab. Als Pendant zu den CC72000 der SNCF lieferte Alsthom 1968 die formschönen DF 101 bis 114 mit einer Leistung von 2650 kW. Anfänglich fuhren die DF im Montanverkehr nach Safi und auf den Bergstrecken östlich von Fes, ehe sie zwischen 1974 und 1982 von wüstenerprobten General-Motors-Loks der Exportreihe GT 26CW 2 abgelöst wurden. Die DF verkehren heute nur noch zwischen Tanger und Sidi Kacem. Auf den steigungsreichen Strecken im mittleren Atlas (Fes – Bou-Arfa) fahren nur GM-Loks der Reihe DH.

Als Tagesverbindung Oran (Algerien) – Casablanca sollten einst komfortable Dieseltriebzüge die französische Interessenssphäre im Maghreb durcheilen. Als die vier Triebzüge 1956 bei Alsthom/De Dietrich der Fertigstellung entgegengingen, brach in Algerien der Unabhängigkeitskrieg aus. Die Züge, deren Triebkopffronten den französischen TEE-Dieselgarnituren ähnelten, kamen letztlich erst 1961 in Marokko an. Zwischen 1962 und 1975 fuhren sie dann zwischen Casablanca und Tanger. Die 21 Zwischenwagen wurden anschließend mit nachbeschafften Generatorwagen in lokbespannten Zügen weiter genutzt.

Der Verzicht auf den Generatorwagen wäre schweißtreibend

1972 verzeichnete die Statistik noch 253 Reisezugwagen französischer oder spanischer Bauart mit Holzkasten, davon 99 Zweiachswagen. Typengleich zu den Mittelwagen der Dieseltriebzüge beschaffte man von 1968 bis 74 bei De Dietrich 35 klimatisierte Stahlkastenwagen plus sieben Generatorwagen. Anlässlich des E-Lok-Kaufs bestellte die ONCF in Polen auch 82 Stahlkasten-Seitengangwagen ohne Klimatisierung. Zudem deckte sie sich mit hunderten belgischer Ausmusterungswagen der Vorkriegsbauarten K1, K2 und M1 ein, von denen 60 im Jahr 2000 noch als Reserve dienten.

Heute fährt man in 222 klimatisierten französischen Wagen des Corail-Typs VU durch das Land, die zum Teil in Casablanca bei SCIF gebaut wurden. Die marokkanischen Wagen besitzen keine einpolige Zugsammelschiene nach UIC: Klimatisierung und Beleuchtung hängen an einer zuginternen Drehstromversorgung (380/220V; 50 Hz). Deshalb erfolgt die Klimatisierung des Zuges trotz E-Traktion durch mitgeführte Diesel-Generatorwagen. Nur die japanischen E 1251 bis 1262 können auf sie verzichten. Insgesamt hält die ONCF 37 Generatorwagen vor, darunter kurzgebaute Corail-Wagen, De-Dietrich-Bauformen und auch umgebaute belgische BD K2-Wagen.

2004 gab die ONCF bei „AnsaldoBreda" 18 Doppelstock-Tw als Fernverkehrsvariante der italienischen TAF-Züge in Auftrag.

Helmut Petrovitsch/al

- Verkaufen
- Suchen
- Tauschen



GÜTERBAHNHOF

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Märklin H0-Anlage: Mit 45 Loks, 350 Wagen, 40 Weichen, 30 Signalen, Drehscheibe, Schiebebühne, Zubehör zu verkaufen. VHB 10.000,- Euro. Tel. (04562) 3424

Erweiterte Noch-N-Anlage 225 x 70 cm, ausgestattet mit Gebäuden, Brücke und umfangreichen Gleisanlagen. Stellpult mit Weichenrückmeldung. Ausbaubar. 300,- Euro. Tel. (06343) 4168

Anlage 2 x 1 m abzugeben. Fotos u. Bericht davon MBZ Nr. 6 Dez. 01 + Zubehör - Drehscheibe-Arnold - Viessmann-Licht-Sig. - Brawa-Beleuch. - Gleise + Weichen Trix + 3 Trafos + Häuser + Preiser. Tel. (069) 35356350

Preiser: H0 = 10 Stck. bemalt = 1,- Euro; unbemalt 10 Stck. 0,50 Euro; Fertighäuser: Vollmer/Faller H0: 3,- Euro/Stck.; Bäume = H0-N (Noch / Busch) Stck. 0,40 Euro; Eisenbahnvideo: EK / Rio / Nova: 3,- Euro; TT-BS. Tel. (069) 35356350

Verkaufe Märklin Spur 0 von Privat, Loks, Wagen, Gebäude, Brücke, Drehscheibe, Weichen, Schienen und div. Zubehör. Nur Gesamtverkauf. Kontakt Tel. (0172) 7968787

Für LGB: Gleise 2,50 EUR, Wagen 10,- EUR, Loks 51,- EUR, Trafo 26,- EUR, Pola ab 10,- EUR u. viel Zubehör, auch Bachm.-/Aristo-Loks. Liste v. Tel. (08633) 913

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

www.modellbahnsoftware.de **G**

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren (Z - N - TT - H0 - S - 0), Loks u. Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher. Würde auch alles Mögliche tauschen. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

DDR-Kabelauto 353 Polizei Anken alt 80,-; Saturn 60,-; Jupiter 35,-; Panzer T 62 50,-; Raupe 35,-; Unikat mit Schild + Kipper 90,-; Fiat Coupé 40,-; alle im OK top MS Brandenburg, Autokran langer Ausleger 60,-; Spur N Oberleitung + Masten DDR komplett 155,-; Fleischm.-Drehsch. + 18 x elek. Weichen, viele Schienen H0, komplett 420,-. Tel. (0340) 2212094

Verkaufe von Privat komplett auf Platte montierte Trix-Express-Anlage. Bestehend aus ca 40 x Vorspannloks versch. Bauart inkl. Sondermodelle sowie das entsprechende Waggonmaterial. Die Steuerung erfolgt über 11 Trix-Trafos. Zubehör wie Schalter, Signale, Häuser, Figuren, Modellautos u. Kleinzubehör sind selbstverständlich. VB Euro 4800,- für Selbstabholer. Standort Hamburg. Kontakt: Tel. (030) 4224650; Tel. (040) 811692, E-Mail: gneum542@Compuserve.de

Verk. Original-Fabrikschild Henschel + Sohn, Cassel, 1889.
Chiffre M-11/39516

Märklin-Primex: Loks, Wagen, Zugpack. Zirkuswelt, alles neu, OVP und unbesp. Liste gegen Rückporto. Hans-Ulrich Zeitler, Postfach 1411, 57326 Bad Laasphe. Tel. (02752) 7856

Hochwertige Lok-Sammlung, Vitrine, H0-Gleichstrom, u. a. auch Ruhr-Schnellverkehr, Bayer.-Nebenbahn (Glaskasten), Stadtbahn Berlin, König-Ludwig-Zug, Liliput: Messzug der DB (BR 42, 2 Messwagen, Bremslok 18 323 in Holzkassette. „Adler" Märklin Spur I, Jub.-Ausg. 1985. Orig. Verpackung. Liste gegen Freiumschlag: H. Bürger, Ernst-Abbe-Weg 1 A, 45657 Recklinghausen.

Gemälde, Orig. Ölspachtel v. E. Schmiedel, 1952, s/w, ca. 58 x 78 cm. Motiv: 01 mit D-Zug aus Tunnel kommend, z. Schätzw. v. 550,- Euro + NK zu verk. Tel. (09277) 975495 abends

Trix 2000 Infrarot, Minitrix, Arnold, Kofferplatte, Drehscheiben, Gebäude, Loks und Wagen. Auch H0 anfragen mit Listen. Tel. und Fax (02203) 13410. Die Artikel sind neuwertig.

Mä./Herpa Monument Train 539, Raum & Zeit Set 45, ubesp., 4016, 680 besp., H0, Mä. Z Fun Start (Varta) 40, N-Messewagen 2000 und 2002 je 25,- Euro. Tel. (02246) 948221 ab 18 Uhr

LGB 20582 Santa Fe 77-B Diesellok (Sound) 330,- Euro. Aristo SD 45 (neu) Diesellok 320,- Euro. Aristo-Weichenpaar (No. 6) Nirosta (neu) 290,- Euro. Tel. (04106) 620131 ab 20 Uhr

Fleischmann: H0-2-Ltr.-Anlage 2 x 4,5 m im L. mit Schattenbahnhof, vielem Zubehör und Rollmarterial und Kursbücher. Tel. (0173) 2072532. Preis n.B.

Eisenbahn-Literatur, Video-Kassetten, Kibri-Bausätze, Original-Zuglaufschilder, Oberwagenschluss-Laterne. Detaillierte Aufstellung der Artikel per Fax/Tel. (02402) 20400 anfordern.

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug, div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Märklin-H0-Schnellzugw. 24 cm, Blech, verschiedene Farben mit u. ohne Beleuchtung 14,- bis 20,- Euro; 4-achs. Umbauwagen, 4-er Garnitur 100,- Euro; Schnellzugw. 27 cm DB, SBB, ÖBB, B, als ganze Züge 20,- bis 24,- Euro je Stck.; Güterwagen mit u. ohne KK, DB, DRG, usw., alles in Top-Zustand. Liste für 0,55 Euro von Karl-Heinz Siebrecht, Unterdorfstr. 4, 37170 Uslar

Biete diverse russische Modelle in H0. Liste frei. Kondratiev, Pf. 780, Petersburg, RUS-199155 **G**

Einzelstücke (Waggons), individuell gealtert oder neu, mit versch. Betriebsnummern, Kupplung nach Wunsch, mit oder ohne Ladung, Radsätze, Gleich- / Wechselstr., zudem: Alterung Ihrer Waggons, Ausführung nach Wunsch. Viessmann-Signale fertig gebaut, auch gealtert. Preise auf Anfrage. Tel. (02661) 931280, Mobil (0175) 3394270, E-Mail: realmodel@web.de

Tausche 3 x BR 23, BR 38, BR 80, E42 Piko; BR 42, BR 52 (Fehldruck), BR 56, BR 64, BR 64 uralt, BR 118, V 180, BR 120 Gützold; BR 91, BR 84 Hruska, Güter- u. Personenwagen, Zubehör u. Eisenbahnanlage, Pilzgleis 2,40 m x 1,00 m (neu gebaut) gegen Spur I. Tel. (05371) 743361 oder (0172) 8301764

Vitrinen für alle Spurweiten von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952

Modellbauatelier Bähner: Häuser - Kirchen - Burgen - Zäune u. Kleinteile für alle Spurweiten. Auf der Schanze 22, 33178 Borchen-Etteln. Tel. (05292) 515 oder (0162) 7316058 **G**

„Neu Messingzubehörteile für DR-Dampflok". Feine Dampflokteile in Messing oder Silber, ca. 50 verschiedene Teile lieferbar. Sortiment wird laufend erweitert. Liste für 1,- Euro (Briefmarke) an: A u. M Modell Modellbau & Zubehör, Sagarder Weg 6c, D-01109 Dresden, Telefax (0351) 8908179, E-Mail: a.u.m@online.de **G**

www.modellbahn-team.de Eisenbahnen, Modellautos, Bausätze, Zubehör, Rosenhagen 1, 38100 Braunschweig **G**

Spur 0 Finescale: Loks und Wagen DR und DRG, häufig aufgerüstet mit Messingzurüstteilen, Schraubenkupplungen, Federpuffern, Faulhabermotoren, usw. 0-Finescale-Liste nur gegen Freiumschlag 1,-! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

LGB-Lehmann-Bahn, Dampf-, Diesel-Loks, Personen-, Güterwagen, Trafo, Figuren, Schienen, Zubehör. Tel. (09105) 9172 Fax 998576

Verkaufe unbespielte Märklin- Startpackung 29530 mit digitalem, mobilen Steuergerät, BR 86 mit Güterzug, Gleisen und Weichen in OK. 200,- Euro. Suche von Trix aus Startpakkung der 50er-Jahre Batteriefahrgerät für 4,5 Volt Flachbatterie. Tel. (06223) 5171

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

August-Betz (Jena): Uhrwerkbahn Spur I gesucht. Loks, Wagen, Gleise, Zubehör. Auch Trümmer. A. Stofer Sonnbühl 2, CH-6006 Luzern Tel. (0041-41) 4105502

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug, Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Rokal TT, Egger-Bahn und Herr/Zeuke: Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

TT und LGB von Sammler gesucht. Kaufe auch komplette Sammlung. Tel. (0341) 4613285

Suche LGB, Livesteam + Märklin Sp. I, Einzelteile und auch Sammlung. Bitte alles anbieten. Zahle bar und hole auch ab. Erich Willi Meyer, Beim Born 6, 35713 Wissenbach, Tel. (02774) 912610

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

Suche Bemo + Roco: H0m- / H0e-Modelle oder ganze Anlagen / Sammlungen. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 9124 50 o. (0172) 2020433

Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 366763 oder (0173) 2903578

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Märklin-Eisenbahn von 1850 - 1980 gesucht, gerne große Sammlung oder auch Einzelstücke, sowie Zubehör Tel. (02171) 737492

Märklin-Digital-Eisenbahn gesucht. Tel. (0173) 2903578

Suche für Roco- Magnetartikelsteuerung MCS 120 die Module 10211 (grünes Gehäuse) neu oder gebraucht. Angebote unter Tel. (07151) 75860 und Fax

Kaufe Ihre Modellbahn! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Angebote bitte immer mit Preisvorstellung an Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

H0e - 0e/m-Eisenbahn gesucht. Tel. (02171) 737492

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Märklin ICE-S Insider Nr. 39710, Kondenstenderlok dig. Nr. 37171, Käselok 83461 und 3 K.-Wagen, Krokodil braun, dig., Insider, Nr. 36159. Insider mit Urkunde. Alle neu und im OK gegen Gebot. Tel. (02651) 77586

Märklin, Primex, Liliput, Roco: Loks und Wagen, alte Kataloge neuwertig, Herpa Wik. PKW, LKW, umfangr. Listen geg. 1,44 Euro i. Briefm. Karl-Heinz Wehrmeister, Tückinger Höhe 32 b, 58135 Hagen

Verkaufe Piko: 4 x 53104 á 30,- Euro; Roco: 1 x 63266 210,- Euro. Daniel Geßner, Tel. (034441) 92087

Sammlungsaufl. 3-L-WS, auch digital, 1950 - 2000, 440 Loks, 2000 Wg., Mä., Flm., Roco, HAG, Liliput, ect., auch Zubehör, 65-S.-Liste per E-Mail od. 2,- Euro Rückp. Tel. (069) 61993299

Flm. E32 50er, leichter Zinkfr. an 1 Seite, 3L=, 45,-; Flm. BR 64 4063 3L=, 40,-; Primex E44 3008/4, 70,-. Tel. (0221) 841377

Fleischm. Personen- + Güterwagen aus Sose, 58 .. Katalog-Nr. Alle Wagen neu, in Original-Verp. Liste gegen Rückp. Hans Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe

Roco BR 01 DR ost Altbau 175,-; BR 18 201 220,-; S 3/6, blau, Exclusivmodell mit Sound + Effekten Art.-Nr. 63370, neu 350,-; Piko BR 41 + 03 je 69,-; BR 24 + 64 + 75 je 39,- BR 50 + 81 je 55,-; BR 118 + 110 + E 11 + 42 je 35,-; BR 120 + 106 je 55,-; BR 23 75,-; BR 55 + Nohab je 30,-; Saxonia 139,-; Preußenzug mit G8 49,-; BR 185 + 195 55,-; Doppelstock 29,-; viele Wagen + Zubehör, alles i. O. Tel. (0340) 2212094

Roco 17 DRG 100,- Euro; Roco 01 Altbau DB III 100,- Euro; Flei. 01, 24, 50 KABT. DB III je 100,- Euro; Roco E 32, E 91 DB III je 90,- Euro; Roco 043 DB IV 100,- Euro; Roco 118, 160 DB IV je 80,- Euro; Hamo 38 DB III 50,- Euro. Vitrinenmodelle, alle org. verpackt. Tel. (05827) 7841 oder (0160) 99857466

TEE „Rheingold" 1963 Märklin Lok E 10.12 Großraumwagen, Abteilwagen, Aussichtswagen im OK 160,- Euro. Piko BR 52 19-20 im OK, alles unbespielt 140,- Euro. Tel. (08708) 928263

Gützold H0: BR 42, Bj. 54, Art.-Nr. 108/542 in Originalverpack. Angebot an Tel. (03644) 558733 Mo. - Fr. 9 - 18 Uhr

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur



5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist
- ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet
- ☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)
- ☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

________ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.**
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl | Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € ________ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € ________ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Anzeigen helfen Verkaufen

Wegen Spurwechsels: Märklin-H0-Zugpack. 2866 155,- Euro; E-Lok 3054 65,- Euro; folgende Loks haben neuen 5-pol. Anker: 3336 140,- Euro; 3430 90,- Euro; 3434 160,- Euro; 3442 100,- Euro; 3443 130,- Euro; 3458 110,- Euro; 3582 120,- Euro; 33840 200,- Euro. Alles top gepflegt; 1-A-Zustand. Info von Karl-Heinz Siebrecht, Unterdorfstr. 4, 37170 Uslar, Tel. (05571) 913640 abends

H0-2-L., kpl. Auflös. Lust a. Modellbahn, 45 dig. Loks, vorw. Ep. III, ca. 60 Perswg., ca. 40 Güterwg., Intelli-Box, Verst., Lokm. 2, Auto-/Fig.-Sammlg., Leuchten ..., viel Zubehör, Bücher/Videos, alles neu, dig. Anlage ca. 4,20 x 1,40 mit BW. Nicht für Händler! Nur kompl. 10.400,- Euro. Tel. (069) 562719 ab 16 Uhr oder Tel. (0177) 2984328

Sammlungsbereinigung US- und Europ-Modelle. Viel ÖBB, auch digital, Sound. Liste gratis oder per E-Mail, Bilder möglich. Rüdiger Geisler, Irrgarten 4, 95355 Presseck E-Mail: Geislerrue@aol.com

Verkaufe: Neu: Fulgurex-Mitropa-Set 300,- Euro; Märklin, neu, Amtr. Zug 43600 180,- Euro; EG5 33292 4 Euro; Kittel DW14 3425 110,- Euro. Weitere Art.-Liste anf.: Tel. (040) 400495 und Fax

Mä.-Primex: Orient-Express von '88 in ungeöffn. OV, FP, inkl. Versand 230,-. Hunderte Märklin- u. Pr.-Artikel in H0. Einfach anfragen. Tel. (02921) 4736 abends, bei AB Rückruf.

DR-Dieselloks, 2-L-GS; Roco BR 232100, Nr. 43704; Brawa BR 232371, Nr. 0410; Gützold BR 219110, Nr. 31100. Alle neu im OK, VB 110,- Euro/St. Suche Vorsignalscheibe, Original, guter Zust. Tel. (08407) 301

Märklin: 37081 - 780,-; 37082 - 420,-; T800 - 270,-; 34080 - 270,-; 83320 - 150,-; 3751 - 140,-; 3452 - 140,-; 83341 - 150,-; 33591 - 280,-; Europa-Zug: 1 Lok u. 12 Wagen 290,-; 2680 Tristan - 400,-; 2610 - 170,-; Porsche-Set 92 - 100,-; Wa. 42128 - 50,-; 47123 - 55,-; Trix 22520 - 165,-; Wa. 23316 - 70,-; 23352 - 120,-; 28067 - 150,-; Roco 43216 - 135,-; 43217 - 135,-; 42270 - 80,-; Flm. 4172 WS 160,-; Rivar. 1006 - 200,-. Preise inkl. Versand. Info: Tel. (06227) 30255

Aus Sammlung: Flei.: 01 DB 3, 100,- Euro; 064 DB 4, 75,- Euro; 22, Piko Aufbauten 120,- Euro; 363 DBAG, 60,- Euro; 212 DB 4 75,- Euro; E 44 DB 3, 75,- Euro; 120 DB 4, 100,- Euro; 151 DBAG 90,- Euro; Rola mit Schenker- und DHL-Sattelzug je 30,- Euro; Liliput: Panzerset 240023, WH 4-tlg., 45,- Euro; Lima: 103 DB 4, 50,- Euro; Piko: E-Loks mit Sommerfeldt-Stromabn. DR E44, 244, E42, 142, 211, 109, je 30,- Euro; Loks mit Neumotor: 41 DR 3, 03 DR4, je 80,- Euro; 01 DR 3 Neu (50000) 120,- Euro; Roco: 44 DR 4 (4126) 100,- Euro; E32 DB 3 (04145S) 60,- Euro; 23 DB3 (43249) 90,- Euro; 44 DB 3 (43262) 110,- Euro; 140 (43382) vkrot., 75,- Euro; 191 DB 4 (43428) 90,- Euro; 243 DR 4 (43686) 75,- Euro; 101 (43740) 90,- Euro; Rivarossi 18.6 DB 3 (1363) 120,- Euro; Trix: ICE2 5-tlg. 120,- Euro; Hruska 2012, 5 Altenberger m. KKK DRG2 60,- Euro; Dreh-, Fräs-Kleinteile nach Angabe; H0-Rollenprüfstand; Fahrz.-Fenstereinsätze; Tarnlack. Theil, Tel. (0341) 9419887, 17 - 20 Uhr. E-Mail: theilskleinteile @freenet.de

Roco: Altbau-44 DR RBD Dresden 220,- Euro; Messingbausatz E-95 originalverpackt 200,- Euro. Tel. (03381) 704371 ab 20 Uhr

Ihr Wunschmodell haben Sie vergeblich hier und dort gesucht, aber trotz Zeit- und Geldaufwand nicht gefunden? Haben Sie denn schon einmal einen Blick in unsere Liste geworfen? Garantieren können wir zwar den Erfolg nicht, aber unsere jeweils aktuelle Angebotsliste an Gebrauchtware Spur H0 und Literatur erhalten Sie kostenlos. Kein Rückporto - keine Schutzgebühr. Sie können in Ruhe zu Hause auswählen. Nur Postkarte oder Fax an: SHMV-Versand, Abt. MI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 **G**

Piko, Gützold, Schicht: Packungen / Loks / Wagen / Zubehör solange vorrätig. Neuwertig und gebraucht, z.B. Länderbahnz. 1913 75,-; BR 95 m. Personenzug 112,-; BR 01 56,-; BR 55 SNCB 54,-; sächs. BR 75 51,-; BR 86 46,-; BR 91 95,-; BR 106 66,-; V100 blau 41,-; BR 120 65,-; BR 130 CSD 55,-; 51030 E 11 DR grün 109,-; BR 244 DR 36,-; E46 rot 61,-; E69 DR grün 25,-; 43100 BR 156 DBAG 149,-; ES 499 CSD blau 44,-; BV 140 DR 49,-; VT 137 rot/elfenb. 2-teil. DR 59,-; VT 33 (BR 185) DB 46,-; Doppelst. 2-teil. 46,-; Eilzugw. DR 16,-; Kesselw. 4-achs ÖBB 9,50; off. Güterw. CSD 3,-; Tonnend. DR 3,-; 100 gerade 1/1 40,-; 2/3 gerade 100 Stück 25,-; Baus. Bhf. Grünberg 10,- usw.! Umfangr."Piko-Liste" nur gegen 1,44-Euro-Freiumschl.!!! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

Modellbahnfundgrube An- und Verkauf neu / gebraucht / Raritäten. Im Sack 76, Lemförde/Stemshorn am Dümmer See. Tel. (05443) 2565 **G**

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Suche Dampflokset (Lok + 2 Wagen), Spur H0, eines russischen bzw. sowjetischen Herstellers. (Karton m. kyrillischer Aufschrift.) Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Trix Int.: 22493, 22491, 2432. Hamo: 8302, 8356, 8347, 8396 (BR 96), 8398 Mallet, 8370, 3829, 3809, 8322, 8369, 8366 u. andere! H. Weber, Apdo 99, E-03750 Pedreguer (Spanien), Tel./Fax (003496) 5761401

Suche Merker + Fischer-Bausatz 009 Gtl 4/4 mit Steuerung genietet 00969 und Superzurüstsatz 00910. Tel. (089) 491824

Suche H0-Gleichstrom-Dampfloks BR 02, 06, 19, 22, 25, 36, 76, 79, 87, 90, BR 01 grün/schwarz / Umlaufschürze von Piko, Diesellok „Ludmilla", blau der SNCF von Piko Tel. (0178) 4975445

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800-er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking-Autos; Gerne Sammlungsaufl., hole ab. Tel. (07308) 921889 ab 18.00 Uhr

Möchten Sie Ihre H0-Modelleisenbahn- Sammlung verkaufen? Dann rufen Sie mich an. Tel. (02256) 695 Fax (02256) 7408

Suche Fleischmann-Schienenbus-Garnitur 4400 DB und 4401 ÖBB sowie Schienenbus-Beiwagen-Garnitur 4420 DB und 4421 ÖBB. Nur neuwertige Modelle ohne Gebrauchsspuren im Originalkarton anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Straße 12, 28327 Bremen

Suche H0-Sammlungen / -Anlagen, aller Hersteller. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 912450 o. (0172) 2020433

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I, von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 366763 oder (0173) 2903578

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Suche Modelleisenbahnen von Märkl., Trix, Flm., Liliput, usw. Bevorzuge gern große Sammlungen. Bezahle immer in bar u. bin Selbstabholer. Ich würde mich über ein Angebot freuen. Tel. (05608) 95023 Fax (05608) 95025

H0e - 0e/m-Eisenbahn gesucht. Tel. (02171) 737492

Märklin-Digital-Eisenbahn gesucht. Tel. (0173) 2903578

Roco H0: Suche Loks und Wagen von Roco. Bitte schicken Sie mir Ihr Angebot zu: Benjamin Persiel, Iffländstr. 62A, 22087 Hamburg Fax (040) 2299745

Märklin: Eisenbahn von 1850 - 1980 gesucht, gerne große Sammlung oder auch Einzelstücke sowie Zubehör. Tel. (02171) 737492

redaktion@modelleisenbahner.de

Suche Modelleisenbahnen aller Art H0, TT, N, Z, I und LGB, auch große Sammlungen. Angebot an J. Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 oder Fax (05656) 923666

Su. nach skand. Vorbild in H0 von: Heljan DSB EG 3113, MY1151 BOB, MX1016 ATC, P909, Pr908, IC3 DSB, SJ Kustpilen, IC3 Y2 SJ; Roco: NSB Di3.643; Lima o. a. NSB Di4, Di6, Di8, El11, El15, div. Pers.-Wg.; Lima o. a.: SJ T43, T44, Rc6 (blau/schw. m. rot. Streifen), Rc7 (dunkelblau), div. Pers.-Wg. Tel. (030) 4239201

H0-Gleichstrom-Eisenbahnen v. Roco, Fleischm., Trix, Liliput, usw. gesucht! Angebote an: Anton Horneber, Dresdener Str. 34a, 91058 Erlangen Mail: horant56@web.de

Märklin H0: 39821 neuwertig kauft Fax (0911) 792591 od. SMS (0172) 8837523

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

VERKAUF
Loks + Wagen TT

1 Kast. CCCP 180,-; 1 Kast. Silverline 170,-; 750 Jahre Berlin 100,-; Tourist-Expr. 100,-; Zeuke S.J. + 3 Wag. 650,-; Berliner TT S.J. + 4 Wag. + Lok. 300,-; Zeuke Transitus 3-tlg. 120,-; Edelweiß 90,-; Tillig 1 K.V. 218 3 Wag. 140,- + v.A. Tel. (06741) 2769

Tillig BR 01 90,-; VR 52 125,-; BR 89 145,-; Beckm. Dampfspeicherlok, grün 250,-; Flm Drehscheibe neu 150,-; Lokschuppen 30,-; Berlin TT BR 35 +119 je 55,-; BR 86 + 110 + 250 je 42,-; BR 56 49,-; BR 81 + 92 + V36 + 130 je 22,-; E 254 45,-; E 211 + 42 je 35,-; VT 172 + Beiw. 35,-; VR 221 20,-; Doppelstock 14,-; Kesselw. 3,-; Weichen 5,-; Trafo FZ1 25,-; viele Wagen + Zubehör. Tel. (0340) 2212094

Drehbühne + Lokschuppen 6 Stände v. Jatt + Ersatzteile 40,- Euro; Kesselwagen 2 Achsen á 2,-/3,- Euro; 4 Achsen á 3,-/4,- Euro; Modelleisenbahner 1976 - 2004 30,- Euro; Eisenb.-Videos á 3,- Euro; kompl. BS CSD 742. Tel. (069) 35356350

Verk. 1 Kast. 750 Jahre Berlin und 1 Kast. 30 Jahre TT-Bahnen je 100,- Euro. Karlheinz Viering, An der Wyhra 9, 04552 Borna, Tel. (0162) 7013011

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Märklin Spur Z: Loks, Wagen, Schienenmaterial und Zubehör zu verkaufen. Liste auf Anfrage. Tel. (0172) 6238349, Fax: (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de

Arnold: BR 10 DB - 155,-; BR 80 DB 30,-; PSW Rheingold 0143 139,-; IC-Wg. TEE 12,-; Buckelspwg. 3863 12,-; Gütwg. 4420 12,-; Roco: VT 11,5 8-teilig 23005 + 23006 230,-; V 320 23268 75,-; PSW: 24393 x 2 á 10,-; Liegewg. Ten DB 24383 11,-; GW-Clean 25093 9,-; Brawa: VT 643 144,-; BR E 142 DB 1203 34,-; Fleischmann: DB 01.12 (7171) (7173) á 95,-; BR 50 /7181) 115,-; Reinigungslok 7968 50,-; VT 610 7415 145,-; DB 23 (7123) 95,-; DR 39 7137 105,- + div. GW. 6,-/7,-; Trix N: DR 03 12830 95,-; Lollo BR 216 42,-; PSW: IC-Night 13723 + 723 = 155,- + Einzelwg.; GW: Set 15208 56,- + Einzelwg. Tel. (069) 35356350

Piko BR 55 75,-; BR 65 39,-; BR 118 + T445 + BB 2200 je 19,-; Triebw. + Beiw. 27,-;Tsch. S4 25,-; S 699 30,-; Doppelstock 20,-; 4-teil. 40,-; Y-Wagen 11,-; 2-achs. Güterw. je 3,-; Donnerbüchsen je 6,-; Weitstreckenw. 10,-; Weichen 5,-; Belinea-Relais 5,-; Trafo F21 25,-; Geländematten je 2,-; Fertiganlage fränkische Schweiz von Kibri neu nur 120,-. Tel. (0340) 2212094

Trix BR 41360 neu 110,- Euro; Flm. BR 011 neu 100,- Euro; BR 78 DB gebraucht 90,- Euro, Brawa 232 Schaufele neu 75,- Euro, Flm. 3 Großraumwagen IC Nr. 8194 zus. 70,- Euro, 4 IC 1. Kl., alte Farbgebung zus. 95,- Euro, alle 7 Wagen zusammen 150,- Euro. Tel. (05322) 51757

Märklin Spur Z: Sonderwagen im Handel nicht erhältlich, 11 Stück nur komplett zu verkaufen. Preis Euro 300,- VHS. Tel. (06203) 890686

Arnold: Loks: BR 150 rot 70,-; BR 243 Nahverkehr 59,-; BR 218 beigetürkis; Simplex 50,-; BR 103 59,-; BR 119 blau 72,-; BR 112 50,-. Alle Loks in OVP. Tel. (06743) 2473

Flm. Diesellok BR 218, altrot, neu, 70,- Euro; Trix BR 216 Lollo, neu, 70,- Euro; Brawa 216 Cargo, neu, 65,- Euro. Tel. (05322) 51757

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur-N-Sammlung oder große Anlage, auch umfangreicher, von privat gesucht. Tel. (04221) 398887 oder (0177) 5180889

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Haben Sie eine N-Spur-Modelleisenbahn- Sammlung zu verkaufen? Ich suche eine. Rufen Sie an. Tel. (02256) 695 Fax (02256) 7408

Große Modellbahnsammlung der Spur N gesucht. Bitte unter Tel. (02171) 366763 anrufen.

Umfangreiche Spur-Z-Modellbahn-Sammlung gesucht: Tel. (0173) 2903578

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

LGB-Sammlung: Loks, Waggons, Gleise und Zubehör gegen Höchstgebot abzugeben. Liste gegen Freiumschlag. Knut Grehl, Bubenheim 29, 91757 Treuchtlingen, Tel. (09142) 200911

Zeuke / Herr: Zugpackung „Nebenbahn" H0m im OK mit zusätzlicher Lok. Zustand neuwertig. 150,- Euro. Tel. (08071) 40889

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

01069 Dresden: • Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
01108 Dresden: • Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
01277 Dresden: • Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; • Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
01307 Dresden: • Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
01326 Dresden: • Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; • Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
01445 Radebeul: • Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
01468 Moritzburg: • Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
01471 Radeburg: • Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
01558 Großenhain: • Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
01594 Boritz: • Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
01662 Meißen: • Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
01773 Altenberg: • Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
01809 Heidenau: • Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
01844 Neustadt: • Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
01855 Sebnitz: • Modellbahnshop Sebnitz, Lange Straße 58-60;
01904 Neukirch: • Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
01936 Königsbrück: • Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
02708 Löbau: • Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
02730 Ebersbach: • Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
02763 Zittau: • Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; • Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
02826 Görlitz: • Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
02994 Bernsdorf: • Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
03048 Cottbus: • Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
04109 Leipzig: • Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
04159 Leipzig: • Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248;
04229 Leipzig: • Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; • Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
04277 Leipzig: • Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
04279 Leipzig: • LGB-Station Bemmann im 'Moritz-Hof', Zwickauer Str. 125;
04289 Leipzig: • Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
04299 Leipzig: • Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
04315 Leipzig: • Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
04736 Waldheim: • Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
06108 Halle/Saale: • Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
06110 Halle: • Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
06114 Halle/Saale: • Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
06217 Merseburg: • Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
06231 Bad Dürrenberg: • TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
06406 Bernburg: • Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
06484 Quedlinburg: • Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
06525 Sangerhausen: • Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
06528 Oberröblingen: • Spielwaren-Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
06547 Stollberg: • Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
06556 Artern: • Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34;
06618 Naumburg: • Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
06667 Weißenfels: • Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
06749 Bitterfeld: • Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
06774 Söllichau: • TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
07381 Pößneck: • Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
07607 Eisenberg: • Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
07937 Zeulenroda: • Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
07980 Berga/Elster: • Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
08107 Kirchberg: • Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
08223 Falkenstein: • Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
08262 Tannenbergsthal: • Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
08280 Aue: • C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
08289 Schneeberg: • Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
08297 Zwönitz: • Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
08468 Reichenbach: • Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219; • Modellbahn-Spitzner, Albertstr. 16;
08523 Plauen: • Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; • Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
09113 Chemnitz: • Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang: Bergstr. 4);
09127 Chemnitz: • Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
09212 Limbach-Oberfrohna: • Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
09326 Geringswalde: • Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
09350 Lichtenstein: • Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
09366 Stollberg: • Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
09419 Thum: • W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
09456 Annaberg-Buchholz: • Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
09465 Neudorf/Erzgebirge: • Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
09496 Marienberg: • Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

10318 Berlin: • Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
10405 Berlin: • Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
10437 Berlin: • Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
10589 Berlin: • Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
10627 Berlin: • Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
10711 Berlin: • Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
10717 Berlin: • Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; • Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
10789 Berlin: • Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; • Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
10827 Berlin: • Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; • Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
10967 Berlin: • Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
12105 Berlin: • Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; • Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
12109 Berlin: • Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
12157 Berlin: • Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
12163 Berlin: • Lokschuppen, Markelstr. 7;
12203 Berlin: • Bahnhof Lichterfelde, Hindenburgdamm 57;
12437 Berlin: • Reiner's Modellbahn-Paddies, Kiefholzstr. 186;
12524 Berlin: • „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
12621 Berlin: • Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
13088 Berlin-Weißensee: • Modellbahn & Zubehör, Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
13189 Berlin: • Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
13359 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str., Berlin/Wedding;
13581 Berlin: • Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
14057 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg;
14169 Berlin: • Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
14467 Potsdam: • Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
14469 Potsdam-Eiche: • Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
15344 Straußberg: • Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
15711 Königs Wusterhausen: • Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
15831 Mahlow: • WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6;
15907 Lübben: • Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
16225 Eberswalde: • Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
16303 Schwedt/Oder: • Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
16321 Bernau: • Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
17033 Neubrandenburg: • Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
17235 Neustrelitz: • Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
17291 Prenzlau: • Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
17309 Pasewalk: • Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
17438 Wolgast: • Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
17489 Greifswald: • Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29, 1. Etage;
18055 Rostock: • Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
18057 Rostock: • Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
19053 Schwerin: • Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str9, Burgseegal; • Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
19243 Wittenburg: • Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
19322 Wittenberge: • Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

20095 Hamburg: • Züge und mehr, Altstädter Str. 17 (Fity);
20099 Hamburg: • Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
20255 Hamburg: • Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
20354 Hamburg: • Wede Fachhandlung/im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
22083 Hamburg: • Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
22087 Hamburg: • Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
22113 Oststeinbek: • GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
22177 Hamburg: • Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
22299 Hamburg: • Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
22305 Hamburg: • Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B;
22393 Hamburg: • Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
22848 Norderstedt: • Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
22880 Wedel: • Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
24103 Kiel: • Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
24223 Raisdorf: • Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
25348 Glückstadt: • Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
25524 Itzehoe: • Spielzeug John, Feldschmiede 23;
25746 Heide: • Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
25813 Husum: • Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
26789 Leer: • Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
28217 Bremen: • Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
28237 Bremen: • Roland Modellbahnstudio GmbH & Co., Gröpelinger Heerstr. 165;
28779 Bremen: • Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
28865 Lilienthal: • Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
29225 Celle: • Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

30419 Hannover: • Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
30161 Hannover: • Modelleisenbahnen Im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
31135 Hildesheim: • Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
31177 Harsum: • Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
31224 Peine: • City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
31582 Nienburg: • Emil Twele, Langestr. 53;
32427 Minden: • Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
32839 Steinheim-Sandebeck: • Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
33098 Paderborn: • Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
33102 Paderborn: • Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
33332 Gütersloh: • Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
33602 Bielefeld: • Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
33613 Bielefeld: • Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
34117 Kassel: • Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
34123 Kassel: • Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153;
34134 Kassel: • Treffpunkt-Eisenbahn, Frankfurter Str. 261;
34414 Warburg: • Modelleisenbahnen-Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
35510 Butzbach: • Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
35708 Haiger: • Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
37176 Nörten-Hardenberg: • Adolf Scheer, Lange Str. 95;
37235 Hessisch Lichtenau: • Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
37308 Heilbad Heiligenstadt: • Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
37431 Bad Lauterberg: • H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92; • LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
37603 Holzminden: • Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
38100 Braunschweig: • Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
38104 Braunschweig: • Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
38124 Braunschweig: • Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
38165 Essenrode: • Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
38820 Halberstadt: • Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
38855 Wernigerode: • Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
38889 Blankenburg: • Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42;

39104 **Magdeburg:** • Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
39108 **Magdeburg:** • Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
39218 **Schönebeck:** • Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
39326 **Samswegen:** • Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
39343 **Süplingen:** • Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
39576 **Stendal:** • Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

40217 **Düsseldorf:** • Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
40625 **Düsseldorf:** • Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
40721 **Hilden:** • Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
40878 **Ratingen:** • Modellbahn-Auto-Laden, Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47;
41334 **Nettetal - Kaldenkirchen:** • Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
41460 **Neuss:** • Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
41836 **Hückelhoven:** • B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
42281 **Wuppertal:** • Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; • Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
42289 **Wuppertal:** • Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
42697 **Solingen:** • Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
42699 **Solingen:** • Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
44141 **Dortmund:** • Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
44287 **Dortmund:** • Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
44787 **Bochum:** • Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; • Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dr.-Ruer-Platz 6;
45145 **Essen:** • Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
45279 **Essen-Steele:** • Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
45476 **Mülheim/R.:** • Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
45479 **Mülheim:** • Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
46238 **Bottrop:** • Technoshop, Horster Str. 262;
46483 **Wesel:** • Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
47051 **Duisburg:** • Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
47798 **Krefeld:** • Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
47829 **Krefeld:** • Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
48145 **Münster:** • WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
48153 **Münster:** • Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; • Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
49078 **Osnabrück:** • JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
49356 **Diepholz:** • Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
49808 **Lingen/Wachendorf:** • Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

50226 **Frechen:** • Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
50321 **Brühl:** • Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
50667 **Köln:** • SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
50827 **Köln:** • Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
51105 **Köln:** • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
51107 **Köln:** • Lokstation Köln Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
51379 **Leverkusen:** • Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
51381 **Leverkusen:** • Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
51469 **Bergisch Gladbach:** • Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
51645 **Gummersbach:** • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
52062 **Aachen:** • Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
52134 **Herzogenrath:** • Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
52372 **Kreuzau:** • Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
52441 **Linnich:** • Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
53111 **Bonn:** • Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; • Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
53474 **Bad Neuenahr-Ahrweiler:** • Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
53859 **Niederkassel:** • Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
55130 **Mainz:** • Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
55568 **Staudernheim:** • Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2;
56070 **Koblenz-Lützel:** • Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 nähe alter Moselbrücke;
56564 **Neuwied:** • Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
57076 **Siegen:** • Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
57399 **Benolpe:** • Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
58135 **Hagen-Haspe:** • Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
58511 **Lüdenscheid:** • Gustav Diels Inh. Martin Knust, Werdohler Str. 5;
59065 **Hamm:** • Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
59269 **Beckum:** • Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; • Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
59394 **Nordkirchen:** • Spiele-Zug, Bergstr. 14;
59457 **Werl:** • Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;

PLZ-Gebiet 6

60311 **Frankfurt:** • Spielzeugkiste Häfner & Sawinski OHG, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
60431 **Frankfurt:** • PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
63619 **Bad Orb:** • Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
63654 **Büdingen:** • Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
63897 **Miltenberg:** • Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
64283 **Darmstadt:** • Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
64720 **Michelstadt:** • Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
65428 **Rüsselsheim:** • Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
65510 **Idstein:** • Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
67069 **Ludwigshafen:** • Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Gernotstr. 5;
67071 **Ludwigshafen:** • Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
67112 **Mutterstadt:** • Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
67227 **Frankenthal:** • Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
67373 **Dudenhofen:** • Lesen und Schreiben Herrmann, Landauer Str. 6;
67655 **Kaiserslautern:** • DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
67806 **Rockenhausen:** • Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
68259 **Mannheim:** • Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
68309 **Mannheim-Käfertal:** • Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
68519 **Viernheim:** • HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
69214 **Eppelheim:** • Modellbahnen Schuhmann, Schützenstr. 22/Ecke Richard-Wagner-Str.;

PLZ-Gebiet 7

70173 **Stuttgart:** • Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
70176 **Stuttgart:** • Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
70178 **Stuttgart:** • Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
70329 **Stuttgart:** • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
71032 **Böblingen:** • Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
71272 **Renningen:** • Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8; • HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21;
71334 **Waiblingen-Beinstein:** • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
71672 **Marbach:** • Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
71732 **Tamm:** • Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
72127 **Kusterdingen:** • GK Modellbau, Weingartshalde 10;
73207 **Plochingen:** • Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
73630 **Remshalden:** • E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
73660 **Urbach:** • EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
73760 **Ostfildern:** • VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
74072 **Heilbronn:** • Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
74613 **Öhringen:** • Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
74747 **Ravenstein:** • Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
75172 **Pforzheim:** • Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
76133 **Karlsruhe:** • F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; • Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
76137 **Karlsruhe:** • Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
76185 **Karlsruhe:** • Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
76275 **Ettlingen:** • Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
76437 **Rastatt:** • BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
76646 **Bruchsal-Untergrombach:** • idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
76684 **Östringen:** • Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
78050 **Villingen-Schwenningen:** • Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
78462 **Konstanz:** • Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
78713 **Schramberg:** • Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
79098 **Freiburg:** • Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
79183 **Waldkirch:** • Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

80634 **München:** • Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
80992 **München:** • Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
81667 **München:** • Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
82110 **Germering:** • Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
83352 **Altenmarkt:** • Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
84307 **Eggenfelden:** • Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
84375 **Kirchdorf:** • Toys + Tech J. Beikken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
85354 **Freising:** • Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
85368 **Moosburg a.d. Isar:** • Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
85599 **Parsdorf:** • Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
85764 **Oberschleißheim:** • Eisenbahnparadies Oberschleißheim, Am Fohlengarten 10 B;
88605 **Messkirch:** • O. Veeser, Inh. Oskar Häuptle, Hauptstr. 13;
88630 **Pfullendorf:** • Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
89231 **Neu-Ulm:** • Modellbahn Sindel GmbH & Co. KG, Borsigstr. 7 - 21;
89275 **Thalfingen:** • Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
89537 **Giengen:** • Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

90402 **Nürnberg:** • Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; • Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
90419 **Nürnberg:** • Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
90459 **Nürnberg:** • Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; • Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
90762 **Fürth:** • Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
91054 **Erlangen:** • Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; • Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
92729 **Weiherhammer:** • Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26;
94061 **Waldkirchen:** • Erwin Pollner, Marktplatz 10;
94315 **Straubing:** • Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K., Am Hagen 10;
95028 **Hof/Saale:** • Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
95615 **Marktredwitz:** • Modellbahn-Börse Hans Hofmann, Kösseinestr. 2;
96215 **Lichtenfels:** • Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
97437 **Hassfurth:** • Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
97842 **Karbach:** • Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
98527 **Suhl:** • Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
98530 **Dillstädt:** • Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrerweg 4 A;
98574 **Schmalkalden:** • Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
98617 **Meiningen:** • Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
99084 **Erfurt:** • Modellbahn & Zubehör, Steffi Ramsthaler, Fischersand 52; • Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
99086 **Erfurt:** • bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
99310 **Arnstadt:** • Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39;
99423 **Weimar:** • Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
99510 **Apolda:** • Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
99610 **Sömmerda:** • Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
99752 **Bleicherode:** • Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
99867 **Gotha:** • In der City, Mönchelsstr. 23; • Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

7850 **Edingen/Enghien:** • Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

2860 **Söborg:** • Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

75009 **Paris:** • Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

Hong Kong: • Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

2283 VJ **Rijswijk:** • De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
4845 CE **Wagenberg:** • De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
5614 GB **Eindhoven:** • Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
7315 BB **Apeldoorn:** • Theo Wentink, Loseweg 39;
9466 PG **Gasteren:** • Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

1060 **Wien:** • Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
1070 **Wien:** • Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
4810 **Gmunden:** • Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
4563 **Micheldorf:** • Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

14222 **Trangsund:** • Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
21144 **Malmö:** • Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

2543 **Lengnau:** • Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
4051 **Basel:** • Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
4053 **Basel:** • Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
5432 **Neuenhof:** • Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
8037 **Zürich:** • Gubelmann Modellbau, Rotbuchstr. 73;

Tschechische Republik

11000 **Praha:** • Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
12000 **Praha 2:** • Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

H-1084 **Budapest:** • Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Verk. LGB Nr. 21252 digi. Ger. 700,- Euro; Mä. Hamo 3802 H0 150,- Euro; 530001 Mä. Hamo 8390 H0 150,- Euro; alles mit Orig.-Karton. Tel. (01609) 4909880

H0, TT + N: Loks, Wagen, Zubehör und Material von der großen Bahn (u. a. Berliner S-Bahn), Liste (Spur angeben) gegen Freiumschlag: O. Chlebisch, Bahnhofstr. 4, 12159 Berlin oder CO-Berlin@gmx.de

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

Suche Eisenbahnen der Fa. Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete und schnelle Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

Suche alle Spurweiten und Größen. Waldemar u. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld. Tel. (06621) 78273 und Fax

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

dkmb Daniel Kürschner Modellbau

- NVA-THW-Feuerwehrmodelle im Maßstab 1:87, H0
- Handarbeitsmodelle dkmb 2.WK, BW, NVA im Maßstab 1:87, 1:72 und 1:35
- Ural 375D KO (Planenkoffer), 1:87 H0 **36,95 €/Stück**

Versand versichert ab 4,90 EUR

www.dkmb.de

Mobil: 0160/96281413

Tel.: 03496/309297, Fax: 03496/309490, Mail: info@dkmb.de
Eduardstr. 9, 06366 Köthen/Anhalt
Ladengeschäft: Radegasterstr. 14, 06369 Gölzau

Auhagen
Modelleisenbahn-zubehör
H0 · TT · N
Neuheitenprospekt mit Preis- und Händleradressliste anfordern.
OT Hüttengrund 25
09496 Marienberg
Tel. 03735/22382
Fax 03735/22383
info@auhagen.de
www.auhagen.de
Gratis!

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

MEB-Verlag GmbH
»MODELLEISENBAHNER«
Anzeigenabteilung
Chiffre-Nr........
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Wir leiten Ihr Schreiben umgehend weiter!

Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 366763 oder (0173) 2903578

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Märklin-Eisenbahn von 1850 - 1980 gesucht, gerne große Sammlung oder auch Einzelstücke sowie Zubehör. Tel. (02171) 737492

H0e - 0e/m-Eisenbahn gesucht. Tel. (02171) 737492

Modellbahnshop Pabst
Überm Rohrer Weg 4a • 98530 Dillstädt
Tel. 03 68 46/ 53 15, Fax 03 68 46/4 03 39

W50 Küchenkoffer NVA	€ 15,00
Bausatz W50 3 x	€ 9,99
Traktor ZT 300	€ 32,50
Traktor ZT 303	€ 32,50
LAK Koffer W50 / L60 H0	€ 6,00
ZIL 131, m. P15 Antenne	€ 36,95
Kofferanhänger, m. P15 Antenne	€ 24,95

Viele RK-Modelle auf Anfrage!
- ONLINE-SHOP - ONLINE-SHOP - ONLINE-SHOP -
www.modellbahnpabst.de

Märklin-Digital-Eisenbahn gesucht. Tel. (0173) 2903578

Suche LGB, Livesteam + Märklin Sp. I, Einzelteile und auch Sammlung. Bitte alles anbieten. Zahle bar und hole auch ab. Tel. (02774) 912610

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Verk. Märklin-Digital 1 x Control Unit 6021 200,- Euro; 1 x Control 80f 6036 110,- Euro; 2 x Control 80 6035 je 45,- Euro; 2 x Booster 6015 40,- Euro. Roland Seifert, Lerchenweg 5, 96114 Hirschaid, Tel. (09543) 5704

Stock & Heinze GmbH
Otto-v.-Guericke-Str. 9
39104 MAGDEBURG
Tel./Fax: 0391/5415239
www.modellbahn-stock-heinze.de

PIKO H0 - ANGEBOT

26-54420	Behältertragwagen BT 91 DR Ep. III	nur 22,- €
26-54430	Klappdeckelwagen Kmm 21 DR Ep. III	nur 22,- €
26-54833	Rungenwagen Kkm 3230 m Kabelrollen DR Ep. IV	nur 22,- €

Solange Vorrat reicht!!

Öffnungszeiten: Mo. - Fr.: 10.00 - 18.00 Uhr
Sa.: 9.00 - 12.30 Uhr

Hausbausätze / Figuren / Zubehör Farben Restposten!!! Neu aus Geschäftsauflösungen mind. 30 % Rabatt, z.B. Noch, Faller, Kibri, Vollmer, Heki, Heljan, Preiser, Busch, Brawa, usw.!! „Baus.-Liste" nur gegen Freiumschlag!!! An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

H0-Gleiswendel, kpl. 5 1/2 Kreise von Messinghaus; mit Roco-Line o. B. R2 + R3 (montiert), Trasse innen R 356 - 380 / aussen 415 - 437; Durchm. 988 mm mit Auf- u. Abfahrtrasse, L5, 20 m, aufbaufertig für 250,- Euro. Hans Werner Schmidt, Neue Str. 2, 16259 Falkenberg / OT Kruge, Tel. (0174) 4444646

Scharfenberg-Kupplungen, Piko für VST 137 und 04; 10 St. 5,- Euro + Porto. Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax (030) 54801845

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Suche Faller H0: Bf. Mittelstadt u. Fachwerkhäuser, zusammengebaut. Tel. (0171) 8476628

ANKAUF
Zubehör + Gebäude TT

Suche: 10 Entkupplungsgleise TT (1 : 120) Artikelnummer: 06710. Meine Preisvorstellungen liegen bei 4 Euro pro Gleis. Angebote sind zu senden an: Bastian Busch, Bahnhofstraße 18, 15230 Frankfurt (Oder) E-Mail: bastian.busch@freenet.de

www.bahnsteig.de

TRAIN CONTROL
Erweiterte SOFTWARE für das Handsteuergerät und den Lokdecoder. KOSTENLOSES Update der Geräte! Train Control auf verschiedenen Veranstaltungen unter: www.train-control.de, NEWS Workshops im Oktober!
Train Control, Meik Schröder, Schulstr. 39, 32120 Hiddenhausen, Tel. 0 52 23/6 83 07 89

Umbau **Bogusch**

Für Ihre älteren BTTB - Modelle
haben wir einen Großteil der Umbau-Getriebe überarbeitet! Mit verbesserten Riemen-Übersetzungen. Vor allem zum Selbsteinbau. Aber auch in unserer Werkstatt!! Je nach Baureihe und Satz zum Preis von 9,50 Euro bis 21,00 Euro. Die DB Dieselloks V 100 und 211 sind wieder lieferbar!

Katalog gegen EUR 3,00 in Briefmarken

Lischeider Straße 3
35282 Rauschenberg/Josbach
Telefon/Fax (06425) 2544

17 Jahre
Schiffs- & Modellbahn-Studio
Inh. Clemens Wandelt · Joachim-Friedrich-Str. 22-23 · 10711 Berlin · Tel. 0 30/32 70 77 22 · Fax 0 30/32 70 77 33

BUNTES FÜR DEN SPÄTHERBST SUPER-GÜNSTIG!

Kato 307071 ET 25 DB Ep. 3	169,95 €	Trix T22560 ICE 3 3-tlg.	249,95 €
Lima 149763 ET 30 Museum	149,95 €	Roco 63004 ET 420 Ep. 4 blau/grau	179,95 €
Lima 149791 Liegewg. „Touropa" 4-tlg.	99,95 €	Roco 63007 ET 420 Ep. 5 neurot	149,95 €
Mehano Adtrans „Blue Tiger" digi.	169,95 €	Roco 63008 ET 420 Flughf. München	149,95 €

Teilweise Auslaufmodelle oder Einzelstücke!

Der aktuelle Treff *· für Modelleisenbahner und Schiffsmodellbauer*

VERSAND **E.T. MODELLBAU SHOP** VERSAND
IN COTTBUS/SASPOW
Modelleisenbahnen, Zubehör, Ersatzteilservice, Plastikmodellbau, Airbrusch
Saspower Hauptstraße 38 · 03044 Cottbus · Tel.: 0355/8625116 · Fax: 0355/8625117
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 13.00 bis 18.00 Uhr, Sa. 10.00 bis 12.00 Uhr
Kostenlose Versandliste per E-Mail oder Telefon anfordern.
www.et-modellbau-shop.de • et-modellbau@web.de

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Sommerfeldt-Oberleitung, Spur N, div. Fahrzeuge, Spur-N-Liste gegen Freiumschlag. Jürgen Schomborg, Am Wald 13, 49565 Bramsche

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Verkaufe MEB von 1954 bis 2004 ungebunden + Sonderhefte für 150,- Euro. Selbstabholung nach Absprache. Tel. (033093) 37348

Aus Nachlass 205 Eisenbahnbücher, z.T. seltene Originalausgaben, Lehrbücher, Dienstanweisungen, Werksbahnen, Geschichte, Fahrpläne, Jahrbücher. Nur komplett zu verkaufen. Preis VS. Liste auf Anfrage. Jan Fortunski, Tel. (05322) 8903

Viele Zeitschriften wie Miba, Eisenbahnmagazin, Loki, Modelleisenbahner, viele Jahrgänge, alle komplett, alle mit Klemmhefter. Sachs. Tel. (030) 8213782

Ca. 20 Hefte Baureihenausgaben „Eisenbahnjournal", 150,- Euro. Liste gegen fr. Rückumschlag. Rudolf Sindern, Klusenstraße 26, 41239 Mönchengladbach

Flm.-Kurier 25, 35 - 48, 107, 15,-; Kataloge Lilliput 69, 84, 86, 95, 98, 10,- Euro; Flm. 73 - 77, 79 - 81, 83, 86, 87, 15,- Euro; Kleinbahn 12 Jahreskat. Anf. 60er, 8,- Euro; Miba-Rep. 20 R. Ertmer von H0 zu 0, 10,- Euro. Tel. (0221) 841377

Bibliothek-Auflösung: Umfangreiche Eisenbahn- und Modelleisenbahn-Literatur. Bitte Liste anfordern per Fax (038204) 15739

170 MEB-Hefte 80,- Euro. Tel. (03473) 814610

Verk. Modelleisenbahner 72 - 2003 + Modellbahnschule je Jahrg. 5,- Euro, TT-Kat. 67 - 73 5,- Euro; Auhagen-Kat. 71 - 74 5,- Euro; TT-Gleispläne, Modellbahn- + Eisenbahnbücher v. 5,- - 15,- Euro; Sammelbildserien + Vorschriften der DR. Karlheinz Viering, An der Wyhra 9, 04552 Borna, Tel. (0162) 7013011

Neu! Buch Jossa-Wildflecken Neu! 136 S., DIN A5, Daten, Bilder, Pläne, Streckengeschichte, etc. Jürgen Lieb, Tel. (09747) 1328 lieb.company@vr-web.de

Verkaufe Modelleisenbahner Jahrg. 1982 - 1999, ungeb., komplett für 200,- Euro (Selbstabholer). Tel. (034 45) 703631 E. Scherner, Naumburg

Märklin-Freunde sind interessiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 302456 **G**

Roco-Modellbahn-Sammler-Kataloge, Loks + GWg + PWg. Tel. (06045) 1279, E-Mail: www.bestkataloge.de **G**

City-Tunnel Leipzig. Chronik einer Eisenbahnverbindung v. 19. - 21. Jh. - 100 S., Hardc./SU. Leipziger Tunnelgeschichte, hist./akt. Fakten/Abb., 14,95, inkl. Versand (D). HENNIG SIB, Tel. (0341) 9128648, www.bahnundbuch.de **G**

VERKAUF
Fotos + Dias

Farbfotos von der Deutschen Reichsbahn aus der Zeit von 1964 bis 1970 mit Regelspurdampfloks und allerlei Rollmaterial der damaligen Schmalspurstrecken zu verkaufen. Zuschriften bitte an: Hans-Martin Hansen, Kayerodsgade 42, DK-9000 Aalborg/Dänemark

Verkaufe Sw-Fotos 10 x 15 Dampfloks im RAW Meiningen zur Aufarbeitung. Pro Karte ab 50 Cent. Burkhard Belter, Wasserstr. 36, 18439 Stralsund, Tel. (03831) 294282 ab 19 Uhr

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe. **Chiffre M-11/38921**

Suche Fotos u. Dias, auch leihweise von der Strecke Dresden - Freiberg u. von der Schmalspurbahn Freital-Potschappel - Freital-Hainsberg bis 2002. Tel. (037602) 66532

Suche Dias von originalroten (bordeauxroten) Loks der BR 155, ex. DR 250. Sven Graupner, Tel. (0172) 8826822

Suche alles über den DR-Packwagen Pwg 88. Unterlagen, Fotos etc. sowie Fotos von 106 824-6. Gerald Sachs, Am Lehmberg 58, 01157 Dresden, Tel. (0151) 16358682

URLAUB

Urlaub an der Ergeb.-Bahn Cranzahl-Oberwiesenthal, komf. Fewo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand. Max. 3 Pers. Fewo pro Nacht 35,- Euro, 3 Gehminuten bis Bhf. Tel. (0373 42) 16980 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung 2 - 3 Pers, 4 - 6 Pers, 5 - 7 Pers.; Zimmer mit WC u. Dusche, TV - Radio, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend, Braunlager Str. 10, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de - de Harz Hotel Füllgrabe G

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 G

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab 17,50 Euro; Speisen von 3,60 bis 6,00 Euro. Preßnitztalbahn Steinbach-Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel. (037364) 8273, www.hirtstein.de/erbgericht G

Plandampfabenteuer Brockenbahn im Harz, Villa Regina, Fewos + DZ, insges. 18 Betten, ab 16,- Euro p.P mit Naturfelsengarten, auch Transfer z. Selketalbahn mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218, www.ferienwohnungen-schierke.de oder www.brocken-taxi.de G

Erzgeb.-Dresden: Kleinbahnstr. Freital - Kipsdorf, z. T. nach dem Hochwasser wieder aufgebaut, Fewo, Fe.-Haus ruh., ländl. Ortsrandlage m. v. Kleintieren. Bitte HP anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de G

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 G

DIES + DAS

Suche Modelleisenbahner, der mir einen Gleisplan für TT erstellt. Maße schriftlich. Tel. (03573) 791226

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahnfreunde treffen sich in Stuttgart und München beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de

Diverse Feldbahnfahrzeuge Spurweite 600 mm zu verkaufen. Tel. (036965) 64266

Feldbahnfahrzeuge in den Spurweiten 500 und 600 mm zu kaufen ges. Tel. (0171) 6437349

Eisenbahn auf Briefmarken. Liste bebildert anfordern. W. Adam, Postfach 11 06, 82467 Garmisch. G

Verkaufe diverses Schienenmaterial und Weichen. 600 mm, Profil S10. Tel. (0173) 8661723, Größnitz (Ostthüringen).

Suche Bordtechnikerweste der DB AG, Gr. 58 und Jeanshose Gr. 56. Wird zum dienstlichen Gebrauch benötigt. Angebote bitte an Alexander Dünnebier, Tel. (08042) 501938

Ep. II Reichsbahn-Reichsadler 1939 Orig. Größe (67 cm Spannw.) silberfarben (Lok. Ausf.) 105,- Euro + Versand. Info + Fotos: Reichsbahner @vr-web.de oder Tel. (0173) 1803214

Raum Krefeld: Wer möchte große Zweileiter-Modellbahn mitbetreiben. Keine finanzielle Beteiligung. Anlage in H0 und H0e. Tel. (02151) 55860. E-Mail: gl@nbrg.de

Gründung / Planung einer Dt. Int. Gem. Culemeyer-Fahrzeuge. Nur schriftl. Anfragen. Günther Wilhelm, Schweinfurter Str. 75, 97464 Niederwerrn Auch Firmenzuschriften erwünscht.

Biete Postk. versch. Verlage, alle Traktionen, Preise 50 Stck., 10,- Euro. 100 Stck. 17,50 Euro. 200 Stck., 32,50 Euro. 500 Stck. 60,- Euro. Porto It. Auslage. J. Schmahl, Postf. 101441, 52014 Aachen. Tel. (02408) 2328

Spur-S-Fans Achtung! 1. Deutschlandweites Stadtilm-Treffen 18./19. Dez. in Bad Liebenwerda. Ausstellung, Ideenbörse, Fahrbetrieb. Infos: Neubert, Tel. (03533) 161897

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minirex, Terthel, Radke, Reiju, Schäfer-Verlag und Schweers + Wall + Kristandt. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Gegen Unkostenerstattung 2,80 EUR. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Uniformjacken, DR und DB, Größe 48, Effekten vollständig, je 20,- Euro. Holger Buch, Tel. (05321) 26329

CIWL-Emblem auf Teakholz (Original), geg. Gebot abzugeben. Ebenso div. Lokschilder. Friedrich Ahrens, Mittl. Bergerheide 8, 42113 Wuppertal 1, Tel. (0202) 722721 Fax 726996

Gleispläne (Kopie nach Original). Nahezu jeder deutsche Bahnhof - Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4,- Euro in Briefmarken. Gernot Lüdemann, Hinterfeldstr. 26 B, 21745 Hemmoor G

BÖRSEN + AUKTIONEN

26. Ramsteiner Modelleisenbahnbörse: 20. Febr. 05, Haus des Bürgers, 10 bis 16 Uhr. Alle Spuren. Anmeldung erforderlich. MBF Westpfalz / Küster. Tel. (06371) 42659 G

www.freiburger-spielzeugboerse.de Samstag, 13.11.04 von 11 - 16 Uhr, Messehalle 3, Messe Freiburg im Breisgau. Info: Tel. (0761) 2922242 G

24.10.04 von 10 - 15 Uhr, Börse in Auerbach Vogtl., Gasthaus Eiche, Klingentaler Straße 22. Termin diesmal Sonntag. Info: Steglich G., Tel. (0171) 7940676 oder Tel. (08805) 8138 **G**

Modellbahnbörse am 17. Oktober 2004 und 28. November 2004 in der Zeit von 9 - 13 Uhr im Gasthaus „Zum Lindenhof", Neuendorfer Str. 70, 14480 Potsdam-Drewitz. Info: Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax (030) 54801845 **G**

Große Modellbahnbörse am 30. Oktober 2004 in der Thüringenhalle Erfurt von 9 bis 15 Uhr. Info: TEV e. PF 100105, 99001 Erfurt, Tel. (0177) 7924779. **G**

Modellbahnbörse der BSW-Gruppe „Lausitzer Modellbahnclub" im AW Cottbus (ehem. RAW), Waisenstr. 21, am 20.11.04 und 11.12.04 von 10 - 15 Uhr. Info + Tischbestellung: Steffen Keller, 03058 Gallinchen, Telering 18, Tel. (0355) 871627, Fax (0355) 5263299 von 19 - 20 Uhr. **G**

www.modellbahnboerse-berlin.de 09111 - Chemnitz Stadthalle, Theaterstr. 03, am 24.10.2004; 01069 - Dresden Robotron, Zinzendorfstr. 05, am 31.10.2004; Terminänderung: 10319 Berlin Abacus-Tierparkhotel, Franz-Mett-Str. 3-9, am 14.11.2004, jeweils sonntags von 10 - 14 Uhr. Info: Herzog / (030) 56400536 / Postfach 520555 / 12595 Berlin. Henning Herzog, PF 520555, 12595 Berlin **G**

31.10.04 Börse für Modellbahnen und -autos sowie Zubehör in 04177 Lpz. Strbh. Angerbrücke, Jahnallee 56, von 9 - 13 Uhr. Infos: Tel. (0341) 4798428 od. (0172) 3412573 **G**

31.10.04 97934 Tauberbischofsheim, Festhalle, 11 - 17 Uhr; 13.11. 74078 Heilbronn-Frankenbach, Gemeindehalle, 10 - 16 Uhr, Modelleisenbahnmarkt, Info: Ehlert, Pf. 21, 74867 Neunkirchen, Tel. (06262) 918102 und Fax **G**

Kleinanzeigen,
die nach Anzeigenschluss eingehen, werden im nächsten Heft veröffentlicht.

Modellbahnausstellung und Tauschbörse, am 27.11.2004 von 9 - 16 Uhr, in 88212 Ravensburg, Oberschwabenhalle. Ausstellung: Auf 2000 qm Modellbahnen in Spur I digital, H0 digital und analog, Spur N computergesteuert sowie eine LGB-Anlage. Tauschbörse für Eisenbahn, Modellauto, Puppen, Teddy und Spielzeug. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Ravensburg-Weingarten e.V., Tel. (0751) 42485 Fax (0751) 42479 **G**

Prignitzer Modellbahntauschmärkte sonntags, 24.10.; 05.12.2004 von 9 - 13 Uhr, in 19348 Perleberg, Wittenberger Str. 67, Hotel Stadt Magdeburg, Tischbestellung bei Schmidt, Tel. (03877) 405755 **G**

21.11.04 Görlitz: Modellbahnbörse 9 - 14 Uhr in der Landskron-Brauerei Görlitz. Info: Tel. (03581) 661748 **G**

Am 16.10.2004 und 18.12.2004 findet in Gera Zoitzberg-Str. (GVB Betriebshof) von 10 - 15 Uhr eine Modellbahn-Börse statt. Infos unter Ronny Pfeifer, Tel. (0365) 7119199 oder Boje1975 @web.de **G**

Sonntag, den 31. Oktober (nach Terminänderung) und Sonntag, den 19. Dezember 04, Modellbahn- und Modellautobörse in der Festhalle Plauen/Vogtland von 10 - 15 Uhr. Veranstalter: K. Pohl, Eug.-Fritsch-Str. 24, 08523 Plauen, Tel. (03741) 224378 Fax (03741) 147220 **G**

23. Zwönitzer Modellbahnmarkt am 07.11.2004, 10 - 15 Uhr im Gasthof „Wind" (vorm. Feldschlösschen). Info: O. Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwönitz **G**

18. Freiberger Modellbahnbörse am 07.11.04 von 9 bis 15 Uhr im „Brauhof" Freiberg, Körnerstraße. Achtung: Vom 14.11. bis 21.11. auch im „Brauhof" 25. Modellbahnausstellung. So., Mi., Sa., So.: 10 - 18, sonst 17 - 19 Uhr. Info: H. Müller, Tel. (03731) 696784 **G**

Modellbahn-, Auto-, Blech-, Spielzeugmarkt, Ankauf, Verkauf, Tausch von Modelleisenbahnen, Modellautos, Blechspielzeug, Zubehör, jeweils sonntags, 10 bis 15 Uhr, am: 17.10.2004 in 95482 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle; am 24.10.2004 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 21.11.2004 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 05.12.2004 in 96101 Hallstadt, Bettelseehalle, am 12.12.2004 in 95482 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle, am 19.12.2004 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 16.01.2005 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus. Info und Tischbestellung unter Tel. (07331) 938640 www.algado.de **G**

Sommer's Modellspielzeugmärkte: 24. Okt. - 33607 Bielefeld, Blumengroßmarkt, Oldentruperstr, 11 - 16 Uhr. 14. Nov. - Rheda-Wiedenbrück, A 2 Forum, Güterslohrer Str. 100, 13 - 18 Uhr. 28. Nov. - 30453 Hannover, Blumengroßmarkt, Am Tönniesberg, 11 - 17 Uhr. An- und Verkauf - Tausch von Modellbahnen, Autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug, etc. Reservierungen unter: Tel. (05201) 849718 o. Fax (05201) 849720 **G**

BASTELTIPPS

Sommerwagen

H0-Sommerfrischler fahren auf den Aussichtswagen auf Märklin-Basis ab.


Foto: U. Bartel

Ein Sommerwagen gibt dem Ausflugszug erst richtig Pfiff.

■ Als Grundmodell für den Sommerwagen einer Ausflugsbahn eignet sich jeder kürzere Personenwagen. Im vorliegenden Fall kam ein Märklin-Personenwagen (Art.-Nr. 4039) mit Inneneinrichtung zum Einsatz. Zunächst zerlegt man den Waggon in seine Einzelteile. Im Bereich der Fenster sägt man den Aufbau horizontal durch. Dann feilt man die Reste der Fensterstege ab. Die Inneneinrichtung kann man farblich aufwerten und Fahrgäste einsetzen. Wer will, bastelt noch ein Stoffdach, das auf dünnen Kunststoff-Leisten montiert wird. *Uli Bartel*

Wartburg Open

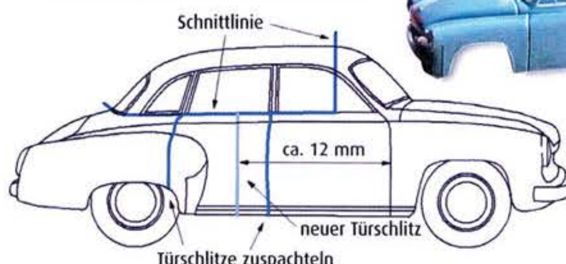
Aus einer Brekina-Limousine baut man ein schickes Cabrio.


Das Wartburg-Cabrio ist ein wahres Schmuckstück.

Fotos (2): D. Kathke

■ Das viersitzige Cabrio des Wartburg 311 wurde zwischen 1956 und 1960 in Dresden gefertigt. Um ein Modell des eleganten Fahrzeugs zu erhalten, zerlegt man das Brekina-Basis-Fahrzeug. Beim Entfernen der Stoßstangen sollte man vorsichtig zu Werke gehen, damit die seitlichen Rundungen nicht abbrechen. Die Verglasung lässt sich nicht herausnehmen. Im nächsten Arbeitsschritt sägt man das Dach ab. Dafür eignet sich die Trennscheibe einer Kleinbohrmaschine. Oberhalb der Frontscheibe muss ein schmaler Streifen der Dachpartie erhalten bleiben. Dieser Dachrest wird in seiner Rundung der Scheibe angepasst. Neben der Windschutzscheibe und den A-Säulen bleiben auch die Dreiecksfenster der vorderen Türen stehen. Beim Vorbild gab es auch Cabrios mit B- und C-Säule. Nachdem alle Schnittkanten entgratet sind, widmet sich der Modellbauer den Türen. Die mittleren und die hinteren Türspalte werden mit Kunststoffspachtel verschlossen. Nach dem Trocknen glättet man die Stellen mit feinem Sandpapier. Die neue Tür misst im Modell 12 mm. Dieses Maß trägt man vom vorderen Türspalt ab. Nun klebt man zunächst sorgfältig beidseitig die Windschutzscheibe ab. Die beste Qualität der Lackierung erzielt man mit der Airbrush-Pistole. Vor dem Zusammenbau hebt man noch mit einem dünnen Pinsel und Silber-Lack das Blech an den hinteren Radkästen, die Zierlinie an der Unterkante der Karosserie sowie die Türgriffe farblich ab. Weiterhin sollten das Armaturenbrett und das Lenkrad weiß, die Sitze und die Innenverkleidung in einem sandfarbenen bis lederbraunen Ton dargestellt sein. Nach dem Zusammenbau fertigt man aus einem 1 bis 1,5 mm starken Kunststoffstück das zusammengefaltete Verdeck an. Das nach Augenmaß zurecht gefeilte Bauteil wird mattschwarz lackiert und hinter den Rücksitzen aufgeklebt. *Dennis Kathke*


Die Rohkarosse kann abgeklebt und lackiert werden.



Zeichnung: D. Kathke

Angeheizt

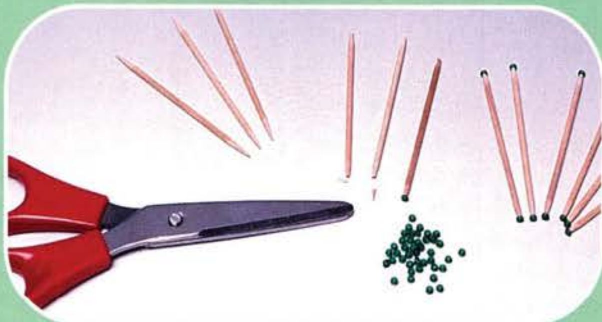
Aus Platzgründen entsteht ein Heizhaus im Selbstbau.

■ Hinter dem Lokschuppen des H0-Bw blieb nur wenig Raum für ein Heizhaus. Darauf zu verzichten, kam nicht in Frage, weshalb Selbstbau anstand. Die Seitenwände und die Stirnwand stammen vom Lokschuppen Ottbergen von Kibri (Art.-Nr. 9452). Die Rückwand entsteht aus Ziegelmauerwerk von Auhagen. Wegen der großen Fenster bekommt das Gebäude noch eine Inneneinrichtung und -beleuchtung spendiert. Das Dach wird aus Kibri-Platten gefertigt, weil das Heizhaus an den bekannten Lokschuppen Ottbergen anschließt. Mit graubrauner Farbe erhält das Modell noch Betriebsspuren. Der Pola-Schornstein (Art.-Nr. 310859) beherbergt einen Rauchgenerator. *Michael Schuster*


Das Heizhaus findet ideal in der Anlagen-Ecke hinter dem Lokschuppen Platz.


Durch die Verwendung derselben Baustoffe passt sich das Heizhaus sehr gut an den Lokschuppen an.

Fotos (2): M. Schuster



Salatbau: Zuerst wird den Zahnstochern die Spitze genommen, dann steckt man die Glasperlen auf.



Einfacher als Ausschneiden: Mit dem Locheisen stanzt man die Zigarettenpapier-Salatblätter aus.



Die mit Klebstoff benetzten, gelochten Glasperlen werden auf die Papier-Salatblätter getupft.



Vitamin-KOST



Das erste Blatt des Salatkopfes ist in Position gebracht.



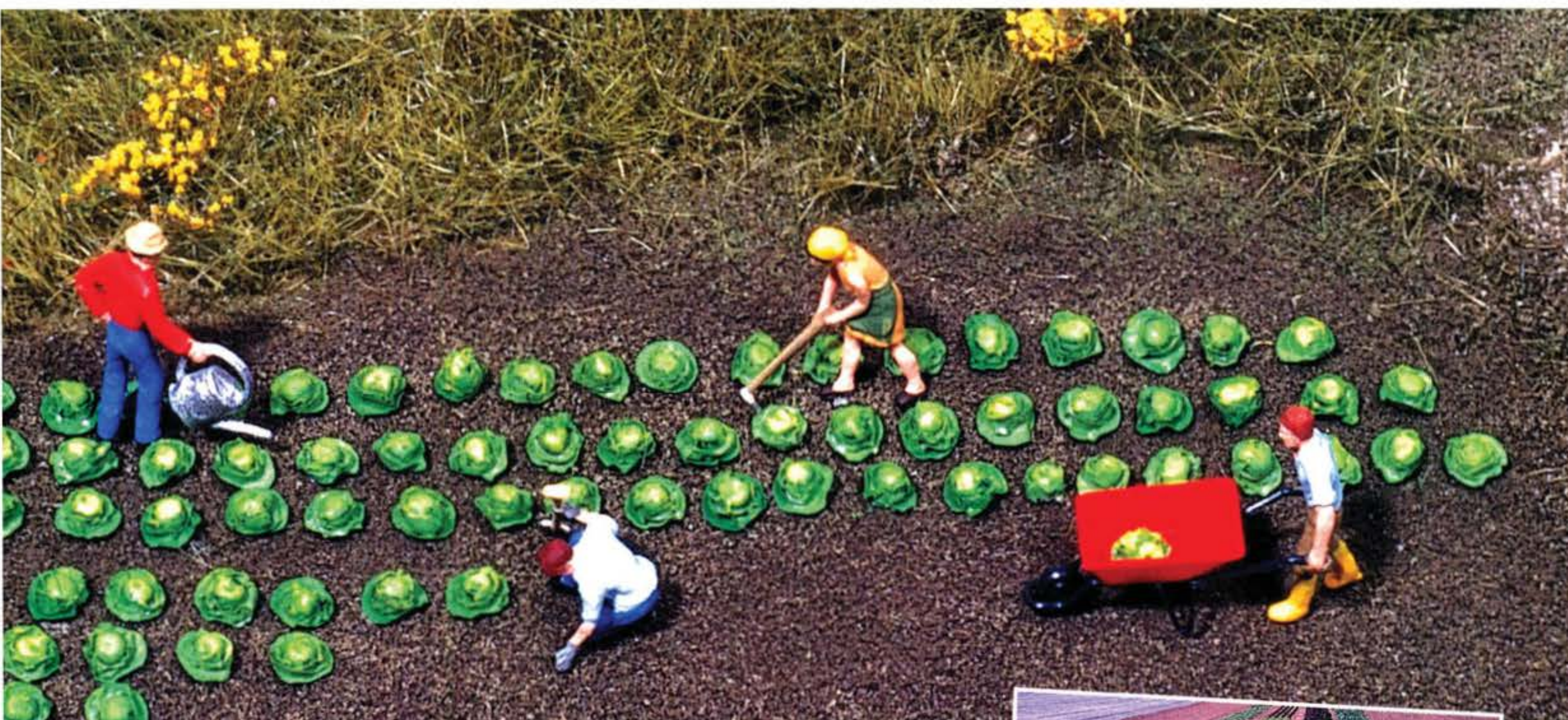
Die Ummantelung macht mit Blatt zwei Fortschritte.



Mit der dritten Blattschicht ist der Kopf ausgeformt.



Auf die Mischung kommt es an: Aus diesen vier Farben setzt sich der durchaus etwas kräftigere Farbton des Kopfsalates zusammen.



Nicht vom Feld, auch nicht aus dem Treibhaus, sondern aus der eigenen Werkstatt bezieht Ralf Reinmuth seine zugegeben nährstoffarmen Salatköpfe.





Im wahrsten Sinne des Wortes vorbildlich in Reih und Glied: Nicht nur für Salate (r.), sondern auch für Weiß- und Rotkohl (unten) eignen sich die Pflanz- und Bautechniken der rationellen Miniatur-Serienfertigung.



Zum Einfärben der Salatköpfe eignet sich wegen des feinen Sprühnebels die Airbrushpistole besonders.

Aus garantiert biologischem Anbau stammt er nicht, der Kopfsalat zur Versorgung der H0-Bevölkerung. Muss er auch nicht, denn Vitamine für die Modellbahn haben halt ihr höchst eigenes Anforderungsprofil.

Die rationelle Herstellung von Salatköpfen im Maßstab 1:87 bringt Abwechslung in den Speiseplan der Mini-Menschheit, die sich so zumindest in Kleingärten, bei Großgärtnereien, auf Äckern und beim Gemüsehändler sattsehen kann. Zwar sind die Salatköpfe mit einem Modellmaß von zirka vier Millimetern nicht gerade zierlich, entsprechen aber mit umgerechnet 350 mm einem ordentlich gewachsenen Original.

Ausgangsmaterial für die weitgehend unverdauliche Vitamin-Kost sind gelochte grüne Glasperlen, Durchmesser 2,5 mm, Zigarettenpapier und Farben. Als wichtigste Hilfsmittel zur rationellen Fertigung dienen Zahnstocher, Locheisen und Klebstoff. Finanziell schwimmt die Bastelei auf der Sparwelle, denn die Kosten für mehrere 100 Salatköpfe blei- →



Zum Einfärben der Herzstücke wird der Salat mit Fotokleber auf einem Arbeitsbrettchen fixiert.



Unverdünnte Farbe dient dem Verfüllen des Glasperlenlochs. Es folgt ein Tupfer Grüngelb.



Grasleim von Noch bietet dem feinen braunen Woodland-Turf als Ackerboden einen sicheren Halt.

ben deutlich im einstelligen Euro-Bereich!

Der Modellsalat baut sich aus drei bis vier rund ausgestanzten Zigarettenpapierscheibchen auf, die schichtweise um das Salatherz, die Glasperle, aufgeklebt werden. Unproblematisch haltbar ist die Miniatur-Rohkost nur bezüglich des Verfallsdatums; zum Bearbeiten ist sie doch recht klein und daher schlecht zu greifen.

Die Serienproduktion beginnt aus diesem Grunde mit der Zweckentfremdung der Zahnstocher als Salatspieße: Getreu dem Motto, „alles hat ein Ende, nur Wurst und Zahnstocher haben zwei", wird auf jedes Ende eine Glasperle gesteckt. Damit die Zahnstocherspitze nicht hernach bei den weiteren Salatherstellungsschritten stört, wird sie entfernt. Der Salatspieß ist nun problemlos in der Mitte anzufassen, die Glaskügelchen sind gebändigt.

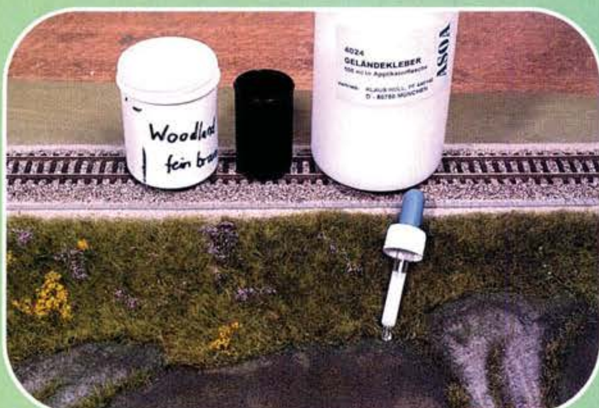
Die Salatblätter werden mit einem scharfen Fünf-Millimeter-Locheisen, zum Beispiel von Fohrmann, auf einer mittelharten Unterlage, etwa einer Polystyrolplatte, aus dem Zigarettenpapier ausgestanzt. Leider muss das Stück für Stück erfolgen, da das Ausstanzen aus mehreren übereinanderliegenden Papierschichten zum Verkeilen der Stanzränder führt. Die anschließenden, in mühselige Fleißarbeit mündenden Trennungsversuche machen die scheinbar effektivere Schichtarbeit hinfällig.

Für ein etwa 110 Quadratzentimeter großes Feld benötigt man rund 200 Salatköpfe. Das ergibt bei drei bis vier Blättern pro Kopf 600 bis 800 Stanzungen, die in etwa anderthalb Stunden zu schaffen sind.

Hat man die ausgestanzten Papierblättchen auf der Arbeitsplatte ausgebreitet, wendet man sich nun zunächst den aufgespießten Glasperlen zu. Sie erhalten mittels Pinsels einen Tropfen Klebstoff, gut geeignet der Kontaktkleber „Hobe-tac" von Woodland/Noch. Die eingestrichenen Glasperlen drückt man nun auf die Papierblättchen. Jedes Blatt wird durch eine Drehbewegung zwischen Daumen und Zeigefinger um die Perle gefaltet.

Hat man sich so durch die Reihe der Salatrohlinge einmal durchgearbeitet, wird mit dem ersten, nun bereits trockenen Modellsalat und einem weiteren Klebetropfen weitergemacht, bis alle drei bis vier Blattschichten aufgeklebt und gefaltet sind.

Ist alles durchgetrocknet, folgt die Farbgebung. Der Grundtonauftrag geht mit der Airbrush-Ausrüstung noch besser vonstatten als mit dem Pin-



Asoa-Landschaftsbaukleber, mit der Pipette aufgebracht, fixiert die zweite Turfschicht.



Pflanzversuch mit Miniatur-Rotkohl: Statt grün werden die zu Kohl mutierten Salatköpfe einfach rotblau eingefärbt.

Fotos: Reinmuth

sel, dringt doch der feine Sprühnebel auch vorzüglich in die Zwischenräume der gefalteten Salatblättchen ein. Mit den im vorliegenden Fall verwandten wasserlöslichen Farben der Sorte 25 von Schmincke kann es allerdings zu Problemen kommen: Da sie recht grob pigmentiert sind, verstopfen sie gerne die Airbrushpistolendüse. Der Vorteil dieser Farben liegt freilich in den klaren Tönen und der guten Mischbarkeit.

Der Gesundheit zuliebe: Salatblätter aus Zigarettenpapier

Das frische Salatgrün entsteht aus der Mischung von Lichtgrün, Kadmiumgelb, Tannengrün und Siena-Natur.

Nach dem Trocknen trennt man die Modellsalatköpfe von den Zahnstocherspießen, um das noch vorhandene Loch der Glasperle mit unverdünnter grüner Farbe zu verschließen. Zu diesem Zweck werden die fast fertigen Salatköpfe mittels ablösbaren Fotoklebers auf einem hölzernen Arbeitsbrettchen fixiert. Den Klebstoff lässt man etwas antrocknen, damit der Kopfsalat hernach um so leichter wieder abzunehmen ist und keine dauerhaften Schäden erleidet.

Als Farben kommen wieder Lichtgrün und Kadmiumgelb zum Einsatz, zur Kopfmitte hin mit gelblichem Verlauf. Durch das leichte Einsinken der Farbe im Glasperlenloch während des Trocknens entsteht die für Kopfsalat nicht untypische Form.

Ist alles ordentlich getrocknet, kann man die Salatköpfe mit mattem Klarlack übersprühen. Dies ist allerdings nur dann unbedingt erforderlich, wenn mit feuchten Niederschlägen in der Miniaturwelt gerechnet werden muss.

Werkzeug- und Materialliste

- Locheisen, Ø 5 mm
- Zahnstocher
- Bastelmesser
- Pinzette
- Pinsel
- Airbushpistole

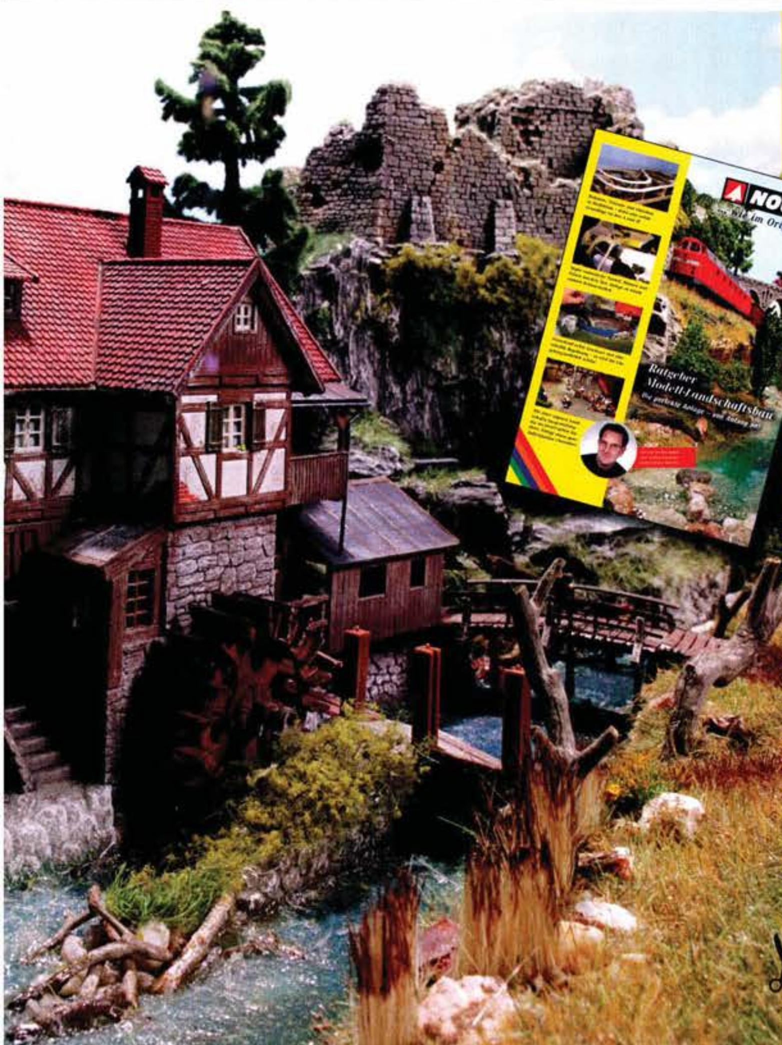
- Grüne Glasperlen, Ø 2,5 mm
- Zigarettenpapier
- Farben
- Klebstoff
- Fotokleber

Nun wird bald gepflanzt. Der Untergrund, ein eben gerechter Acker, entsteht unter Verwendung von fein-braunem Woodland-Turf und Noch-Grasleim. Letzterer neigt im Gegensatz zu handelsüblichem normalen Weißleim kaum zur Hautbildung und führt deshalb zu besseren Resultaten bei der Landschaftsgestaltung.

Auf eine erste dünne Turfschicht wird noch vor dem Aushärten eine zweite Lage aufgestreut und mit dem Landschaftsbaukleber von Asoa dauerhaft befestigt. Ihn trägt man am besten mit einer Pipette auf.

Bevor nun die Salatköpfe in langen Reihen aufs vorbereitete Feld gelangen und mit Weißleim fixiert werden, sollte mit einem Modell-Traktor Maß genommen werden. Auch beim Vorbild wird auf die Traktorfurchen Rücksicht genommen.

Wer aber kein Freund von Kopfsalat ist, dagegen auf Weiß- oder Rotkohl schwört, braucht sich nicht zu grämen: Neben geringfügigen Formänderungen ist allein die entsprechende Farbgebung entscheidend! *Ralf Reinmuth/hc*



Station gemacht

Modellbau nach Vorbild: In H0 fertigt Sebastian Koch das Empfangsgebäude „Eisenspalterei", als für Nebenbahnen typisches Motiv vielfältig einsetzbar.

Alle Maße am Vorbild abzunehmen, ist zwar nicht immer möglich, aber fürs Umsetzen ins Modell zumindest die zweitbeste Lösung. Die beste stellen zweifellos Original-Pläne dar, die außerdem das Anfertigen eigener Zeichnungen erübrigen. Fotografien, die auch Details zeigen, erleichtern den Modellbau nach Vorbild zusätzlich.

Im vorliegenden Beispiel wird das Modellgebäude aus Kunststoffplatten der Stärken 0,5 und 1,0 Millimeter, wie sie im Grafikerbedarf oder bei Conrad-Modellbau erhältlich sind, erstellt. Zusätzlich finden Mauerwerksplatten von Kibri und wahlweise Auhagen-Dachplatten Verwendung.

Mit einem Skalpell werden die einzelnen Bauteile nach Vorgabe der Maß-Zeichnungen zugeschnitten. Genaues Arbeiten und Einhalten exakter rechter Winkel unter Zuhilfenahme eines Stahllineals erleichtern das spätere Zusammenfügen sehr.

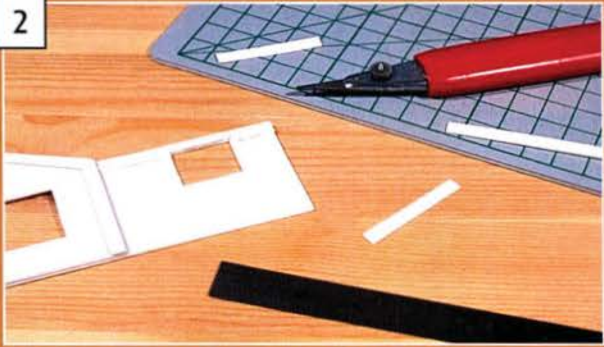
Auf die Grundplatte, ebenfalls aus Kunststoff, werden zwei Lagen 1 mm starker Kunststoffstreifen, dem übertragenen Gebäudegrundriss folgend, geklebt. Sie stellen die gemauerte Sockelleiste dar. Die im Weinert-Sortiment vorhandene Weißmetall-Sockelleiste kann alternativ verwendet wer- →



Nebenbahntypisches Empfangsgebäude: Die brandenburgische Modell-Kleinbahnidylle lässt sich auch andernorts stimmungsvoll verwenden.



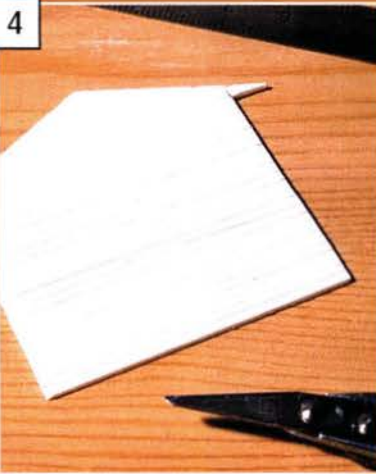
Kunststoff- und Mauerwerksplatten werden auf Maß gebracht.



Die Wandvorlagen der Rückseite entstehen aus PVC-Streifen.



Die Fensterrahmen und -kreuze werden aus dünnen PVC-Streifen gefertigt.



Mit Stahllineal und Bastelmesser: Die Verschieferung entsteht in Ritztechnik.



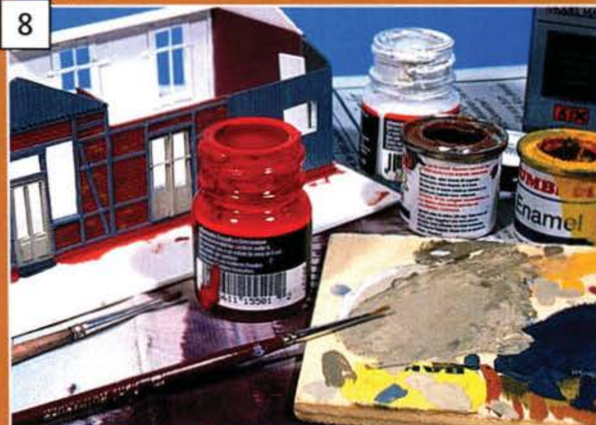
Mit Sekundenkleber werden Grundplatte und Sockelleiste miteinander verbunden.



Stellprobe: Passt alles, können die Wandteile fixiert werden.



Für das Fachwerk eignen sich Streifen aus Zeichenkarton.



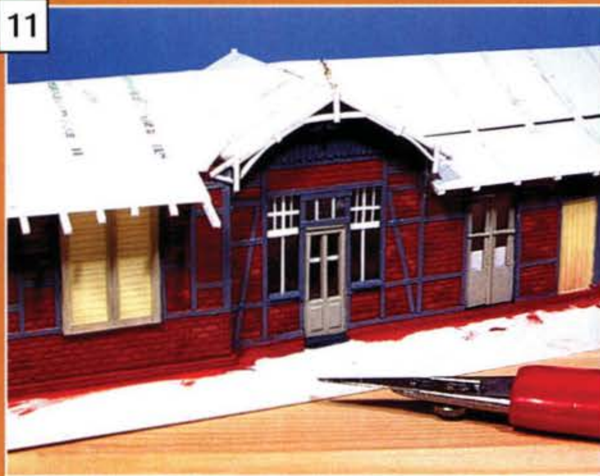
Die Farbgebung erfolgt mit matten Lacken und weichem Pinsel.



Die Sprossen auf den Scheiben imitieren dünne Papierstreifen.



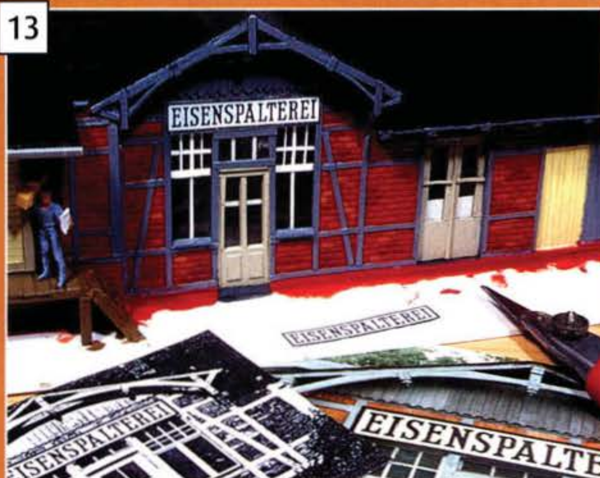
Die Dachdecker arbeiten mit Kunststoffplatten.



Kunststoffprofile und Papierstreifen deuten die Dachbalken an.



An der Traufe beginnend, klebt man die Teerpappenbahnen auf.



Originalaufnahmen helfen beim Herstellen des Stationsschildes.

Fotos/Zeichnung: Koch

Werkzeugliste

- Skalpell
- Minifräse
- Feile
- Stahllineal
- Pinsel

Materialliste

- Kunststoffplatten, 0,5 und 1,0 mm
- Kibri-Mauerwerksplatten
- Auhagen-Dachplatten
- Sekundenkleber
- Alleskleber
- Sprühkleber
- Zeichenkarton
- Bastelfarben, matt
- Klarsichtfolie
- Profilholz, Kantenlänge 2 mm
- Schwemmsand

den. Der Sockel sollte aber in jedem Fall so fixiert werden, dass er hernach etwa 1 mm unter den Seitenwänden hervorragt.

Bevor nun die Seitenwände zusammengefügt und aufgesetzt werden, bedürfen sie freilich noch der Bearbeitung. Anhand der angefertigten Zeichnungen arbeitet man die Fenster- und Türöffnungen aus. Dies kann bei dem dünnen Kunststoff mit dem Skalpell erfolgen. Verwendet man dickere Materialien, empfiehlt sich der Griff zu Minifräse und Feile.

Fensterladen und Türen, die an den Außenwänden befestigt sind, brauchen nicht ausgearbeitet zu werden. Da genügt das spätere Kleben auf die äußere Modellwand völlig. Das gilt auch für Zierelemente wie etwa die Wandvorlagen der im Vorbild verputzten Rückfront.

Fenster und Türen fertigt man selbst, so sie nicht passend aus der Bastelkiste ergänzt werden können.

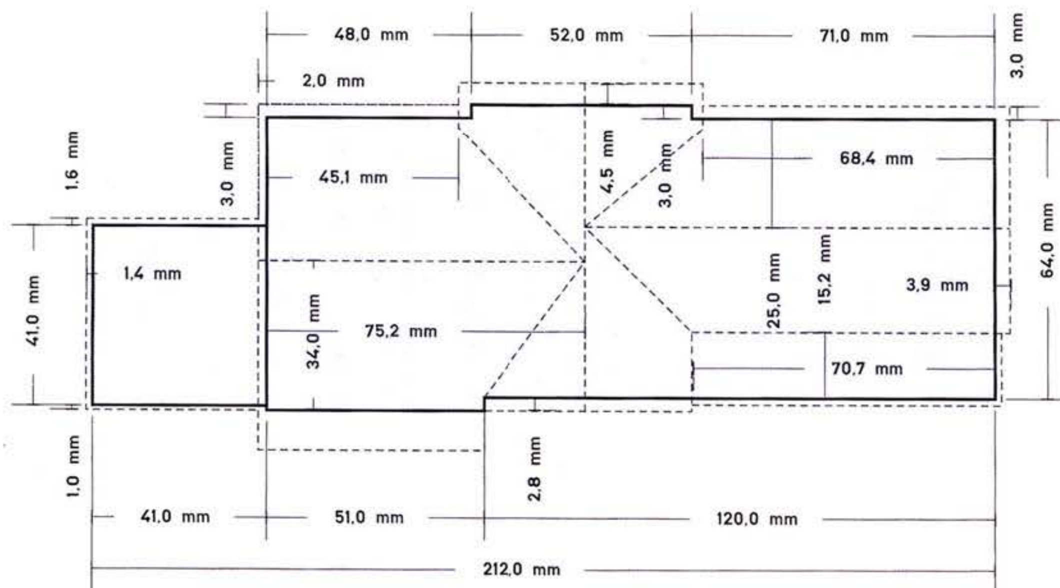
Türen mit Blatt erhält man, indem man einzelne Lagen passend zugeschnittener dünner Kunststoffplättchen aufeinanderklebt und die Scheibeneinfassungen sowie den Türrahmen aus sehr dünnen Kunststoffprofilen herstellt. Letztere benötigt man auch für die Fenster, wobei für Fensterkreuze und -sprossen auch schmale Papier- oder Zeichenkartonstreifen geeignet sind.

Mit Einfallsreichtum lassen sich bei etwas Geschick aber auch andere Methoden finden, die zum gewünschten Ziel führen.

Die Wände des Stationsgebäudes werden nun auf der Sockelleiste fixiert, wobei die Eckverbindungen exakt Stoß auf Stoß zu kleben sind, um spätere Nacharbeiten zu vermeiden. Sparsam dosiert, um ein Ausquellen zu verhindern, kann handelsüblicher Sekundenkleber verwendet werden. Er setzt allerdings sehr genaues Arbeiten voraus, denn nachträgliche Korrekturen sind ohne Zerstörung des Werkteils praktisch nicht möglich.

Um dem Modellgebäude zusätzliche Stabilität zu verleihen, empfiehlt sich das Einkleben von Zwischenwänden. Sie erlauben gegebenenfalls auch die glaubhafte Inneneinrichtung der Räume.

Gemäß Vorbild wird nun das Fachwerk nachgebildet. Unter Zuhilfenahme des Stahllineals schneidet man mit dem Skalpell oder einem scharfen Bastelmesser zwei Millimeter breite Streifen aus Zeichenkarton zu. Dieses Material ist wegen seiner höheren Festigkeit einfachem Papier vorzuziehen. Da beim Originalgebäude das Fachwerk um einige Milli-



Vorbildorientierung und persönlicher Geschmack: Die Farbgebung folgt keinem Patentrezept

meter über die mit Ziegeln ausgemauerten Gefache hervorstand, ist das Aufkleben der Kartonstreifen auf die Modellwände nicht vorbildwidrig.

Zum Fixieren der Streifen verwendet man sinnvollerweise herkömmlichen Alleskleber. Er hat den Vorteil, dass man die Fachwerkimitationen in aller Ruhe positionieren kann.

Ist das Ständerwerk an Ort und Stelle, der Kleber getrocknet, kann die Lackierung des Gebäudes beginnen.

Wie beim Gebäudemodellbau üblich, streicht man die Wände in ihrem Grundton, also in Ziegel- oder Putzfarbe, und hebt die Details später farblich hervor. Streichen sollte man mit matten Bastelfarben. Die Pinsel sollten je nach den zu streichenden Flächen entsprechend groß gewählt werden, um Pinselstriche weitestgehend zu vermeiden. Beim Anmischen des richtigen Farbtons spielt auch der eigene Geschmack eine Rolle.

Zunächst erhalten die Ziegel ihren rotbraunen Anstrich. Dann färbt man die Holzschalung, die verputzten Wände und die gravierte Schiefer-Seitenfront. Nach zweitägigem Trocknen können die Details wie Fachwerk, Türen und Fensterrahmen lackiert werden.

Sind auch diese Farben gut durchgetrocknet, ist der Modell-Glaser an der Reihe. Klarsichtfolie oder transparente Kunststoffplättchen werden als Scheiben hinter die Fensterkreuze und den Türkorpus geklebt. Die Sprossen der feststehenden Oberlichtfenster, dünne Papierstreifen, klebt man tunlichst vor dem Einsetzen der Scheiben auf.

Statt handelsüblicher Dachplatten, etwa von Auhagen, kann der Dachdecker auch auf die einen Millimeter dicken Kunststoffplatten zurückgreifen, die für den Modellhausrohbau verwandt werden. Auf die passend zugeschnittenen und sorgsam auf die Mauerkrone aufgeklebten Dachflächen werden zunächst vom First zur Traufe senkrecht verlaufende Kartonstreifen aufgebracht, die die durch die Teerpappeneindeckung erkennbaren Balken des Dachstuhls andeuten.

Die Teerpappenbahnen entstehen aus einen Zentimeter breiten Papierstreifen, die parallel zum First, beginnend an der Traufenkante, mit Sprühkleber fixiert werden. Dabei hat die nächsthöhere Bahn die untere jeweils leicht zu überlappen. Auch beim Querdach über dem Mitteltrakt ist das Aufbringen parallel zu dessen Firstverlauf zu beachten. Mit Mattschwarz erhält das Dach die passende Farbe.

Das bogenförmige Ziergespärre über dem Haupteingang entsteht aus dünnen Kunststoffprofilen, die einzeln gebogen und zusammengefügt werden. Dachrinnen, Fallrohre und eine Laderampe aus 2-mm-Kanthölzern vervollständigen das Ensemble, dessen Grundplatte mit Schwemmsand kaschiert wird. *Sebastian Koch*

Empfangsgebäude „Eisenspalterei"

Im Eberswalder Stadtteil Eisenspalterei stand das Stationsgebäude an der Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn (siehe Streckenplan S. 103). Es wurde 1906/07 nach einem Entwurf der in Frankfurt/Main ansässigen Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG), der Eigentümerin, in Fachwerk-Ziegelbauweise ausgeführt. Das mit der Schauseite nach Osten ausgerichtete Gebäude bestand ursprünglich aus drei Teilen: Linkerhand des Hausbahnsteigs dem Güterschuppen mit Tor und Laderampe, in der Mitte dem übergiebelten Dienstraum und rechts dem Warteraum; der Anbau an den Güterschuppen war späteren Datums. Den repräsentativen Dienstraumtrakt betonte das segmentbogige Gespärre mit blechernem Stationsschild im Giebelfeld. Die Gebäuderückseite war verputzt, der Warteraum mit Holz, die Nordseite mit Schiefer verkleidet. Zur brandenburgischen Landesgartenschau 2002 in Eberswalde wurde der Bau abgerissen.







Ein perfektes Schmalspuridyll erreicht man mit einem solchen Zug. 996102 (ex NWE 7) zieht ihren aufgebockten O-Wagen durch die herbstliche Landschaft. Ein besonders interessantes Detail sind die Gewichte in der Ladefläche der Schlosserwagen (li.).

Pufferlösung

So genannte Pufferwagen waren bei Schmalspurbahnen häufig anzutreffen. In H0m liefert die Firma Schlosser ein Pärchen und Rainer Albrecht faltet es zusammen.

Die Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn (NWE) setzte von Anfang an auf ihren Strecken Rollböcke ein. Auf die kleinen zweiachsigen Fahrzeuge wurden mittels einer speziellen Grube die Normalspurwagen aufgebockt und mit ihrer Schraubkupplung verbunden. Die Rollböcke besaßen keine Bremseinrichtung und wurden in den ersten Jahren mit einem Kuppelbaum an die Lokomotiven gehängt. Ab 1922 wurden Zwischenwagen beschafft, die mit Rangierern besetzt waren, die die notwendigen Bremsmanöver ausführten. Bei dieser Lösung war in der Regel am Zuganfang und am -ende je ein Zwischenwagen gekuppelt, um das Rangieren zu vereinfachen. Für die Gleisbereiche mit Dreischienengleis wurden gesonderte Zwischenwagen mit seitlich versetzter Pufferbohle und Normalspurkupplung beschafft.

Der Bausatz von Schlosser enthält Ätzplatinen für die beiden Zwischenwagen Ord 99-01-89 und Ord 99-01-93, die Alternativ-Platine mit der Normalspurpufferbohle für das Dreischienengleis, sowie Korbpuffer aus Messingguss und Radsätze. Die Bauanleitung ist ausführlich und reichlich mit Faltskizzen bebildert.

Es empfiehlt sich, die Bauanleitung sehr gewissenhaft zu studieren: Lieber einmal mehr überlegt, als zu schnell gebogen. Denn einmal vor und zurück und wieder vor – schon bricht das Teil! Bei der ersten Serie von Schlosser ist zu beachten, dass sich in der Bauanleitung auf der vorletzten Seite beim 99-01-89 die Tür auf der falschen Seite befindet. Richtig ist, wenn die Tür des Bremserhäuschens auf der Bremskurbelseite ist! Bei späteren Anleitungen wurde korrekterweise die türlose Seite gezeichnet.

Der Bausatz ist für Klebetechnik ausgelegt. Dank der durchdachten Hilfslaschen beziehungsweise Hilfsstege ist es selbst für ungeübte Bastler kein Problem, korrekt zu falten. An Werkzeug werden eine kleine Feile zum Entgraten, ein Cuttermesser, stabile, spitze Pinzetten, eine präzise Flachspitzzange und ein kleiner Winkel benötigt. Recht hilfreich ist noch ein feiner Seitenschneider ohne Wate zum Heraustrennen der Ätzteile. Wichtig ist eine ebene, saubere Arbeitsunterlage. Nach jahrelanger Praxis hat sich eine etwa 6 Millimeter dicke Glasscheibe, deren Kanten etwas geschliffen sind und die auf vier Füßchen aus Zellkautschuk ruht, bestens bewährt.

Sind die einzelnen Baugruppen passgerecht gebogen oder gefaltet, kann mit wenig Sekundenkleber fixiert werden. Klebereste auf sichtbaren Flächen werden mit einem selbst gefertigten kleinen Flachschaber aus Messingrundmaterial (Durchmesser: 2 Millimeter) mühelos



Fotos (5): Rainer Albrecht

Behutsam sind die einzelnen Bauteile mit einem guten Seitenschneider ohne Wate aus der geätzten Platine zu trennen.



Ein selbstgebauter Flachschaber leistet wertvolle Dienste, sollte mal etwas Sekundenkleber daneben gegangen sein.

entfernt. Zu beachten ist, dass die Schaberspitze nach dem Zurechtfeilen mit einem Arkansas-Bankstein (sehr feiner Schleif-/Abziehstein, der in keiner Werkstatt fehlen sollte) gratfrei bearbeitet wird.

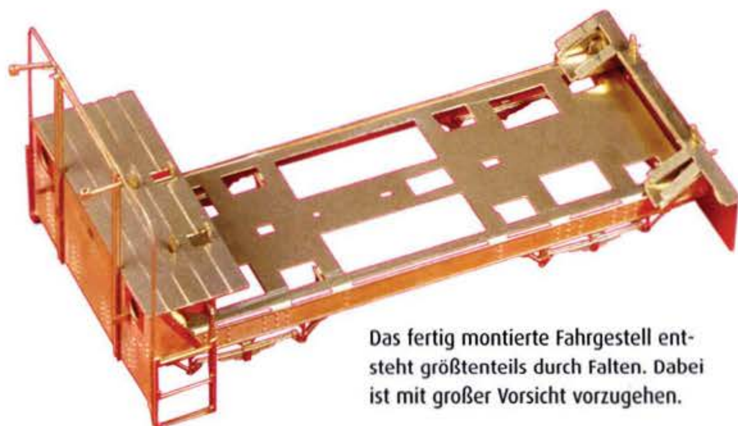
Wer richtigen Betrieb mit den Pufferwagen machen möchte, sollte in diesem Bauabschnitt passend zurechtgefeilte Blechplatten unter die Gewichtsattrappen legen. Bevor die Baugruppen endmontiert werden, sollte man überlegen, welche den gleichen Farbton erhalten, und sie dementsprechend erst nach dem Lackieren endgültig zusammenbauen. So erhält man mühelos saubere Farbtrennkanten. Wie bei allen Metallbausätzen ist vor dem Lackieren gründlich zu entfetten und zu grundieren.

Sind die Farbaufträge nach Wunsch gelungen, wird mit den beigelegten Schiebebildern dekoriert. Ein hauchdünner Spritzfilm aus seidenmattem Klarlack oder matter Schmutzfarbe festigt die Beschriftungen und lässt die Ränder fast unsichtbar werden. Anschließend können die Fahrzeuge dem Modellbahnbetrieb übergeben werden.

Der Bausatz aus dem Hause Schlosser ist gut durchkonstruiert und passgenau. Auch für ungeübte Bastler ist er nachvollziehbar und führt durch die Klebetechnik auch ohne Lötkenntnisse zu schönen Modellen. Einzig für die Kupplungen wünscht man sich etwas stärkeres Material. Das DR-Wagenpärchen kostet zirka 85 Euro.

H0m-Bahner mit Rollbockverkehr können es bei Bernd Schlosser, Längsfelderstraße 16, 36460 Dietlas, Tel.: 036963/20040 bestellen.

Rainer Albrecht/al



Das fertig montierte Fahrgestell entsteht größtenteils durch Falten. Dabei ist mit großer Vorsicht vorzugehen.

Termine + Treffpunkte

VORBILD

Dauerfahrbetrieb

Tiroler Museumsbahnen in A-Innsbruck, jeden Sa, www.tmb.at, Tel. (0043 5244) 64832.

Parkeisenbahn „Syratal" in Plauen/Vogtland, Fahrbetrieb Di - So und feiertags, Tel. (03741) 22560.

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Mi, Fr 10 - 17 Uhr, So, Feiertage 10 - 15 Uhr; So 07.11. Museumszug im Ruhrtal; www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Tel. (0234) 492516.

Noch bis So 17.10.

Berliner Parkeisenbahn, Fahrten nach Sonderfahrplan, www. parkeisenbahn.de, Tel. (030) 5389260.

Noch bis So 24.10.

Preßnitztalbahn Jöhstadt – Steinbach, jew. Sa/So, IG Preßnitztalbahn, www.pressnitztalbahn.de, (037343) 80800.

Küstenbahn Norden – Dornum, jew. So, Museumseisenbahn Ostfriesland e.V., Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

Sauschwänzlebahn, Mi, Do, Sa/So, www.sauschwaenzlebahn.de, Tel. (07702) 477604.

Kandertalbahn, jew. So; So 17.10. Herbstfest in Wollbach; www. kandertalbahn.de, Tel. (07626) 972356.

Noch bis So 31.10.

Eifelquerbahn Gerolstein – Kaiseresch, jew. Sa, So und feiertags, www.eifelquerbahn.de, Tel. (06591) 9829255.

Vulkanexpress Brohl – Oberzissen – Engeln, jew. Di, Do, Sa/So, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Kohlebahn Meuselwitz – Regis-Breitingen, jeden So, Verein Kohlebahnen e.V., Fa. Dr. Waldenburger, (034343) 70740.

Fr 15.10.

Dämmerfahrt durchs Revier auf der Zechenbahn. (2)

Sa 16.10.

Mit 03 204, BR 41 und den HSB von Cottbus in den Harz, www.lausitzer-dampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Sonderfahrt mit V 65 ab Osnabrück über die Teutoburger Waldeisenbahn, Info: T. Schlie, Dorfstr. 18, 23689 Techau.

Kraichgau-Neckar-Express. (1)

Sa 16.10. bis Di 26.10.

Bahnen in Israel. (1)

So 17.10.

Zum Brauhausfest nach Coesfeld. (2)

Zum Weinfest nach Neustadt/Weinstr., www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Saisonende bei der Muttenthalbahn Zeche Theresia in Witten-Bommern, www.muttenthalbahn. de, Tel. (0177) 4938504.

50er-Jahre-Straßenbahnen in Mainz. (1)

Mit 89 6237 von Preußisch Oldendorf nach Bohmte und zurück, www.vereine.minden.de/mem.

So 17.10. bis So 24.10.

Schweizer Bahnwoche im Bahnpark Augsburg, www.bahnpark-augsburg.de, Tel. Hintermeier (089) 5808482.

Do 21.10. bis Mo 25.10.

Schmalspur- und Grubenbahnen im Harz. (1)

Sa 23. 10.

Schweizer Dampftram in Bern, www.dampftram.ch, Tel. (0041 31) 3218880.

Mit V 200 135 Haltingen – Basel – Lindau – Augsburg – Ulm – Stuttgart – Basel, www.nostalgie-rhein-express.ch, Tel. (0041 61) 3633532.

Saisonabschluss im Museums-Bw Leipzig-Plagwitz, 10 - 18 Uhr, www.eisenbahnmuseum-leipzig.com, Tel./Fax (0341) 9682514.

Sa 23. 10. und So 24.10.

Volldampf (fast) wie zu Ulbrichts Zeiten, mit 99 6101, 6102 und 5902, www-ig-hsb.de, Tel. Baake (03943) 22361.

So 24.10.

Zum Weinfest nach Mayschoss/Ahr. (2)

Rundfahrt mit BR 52 ab Leipzig-Plagwitz durchs Burgenland, www.eisenbahnmuseum-leipzig.com, Tel./Fax (0341) 9682514.

Sa 30.10.

Straßenbahnrundfahrt in Magdeburg, www.vvm-museumsbahn.de, Tel. Koch (040) 6564225.

Sa 30.10. und So 31.10.

Fahrten zum Abfischen in Moritzburg, www.traditionsbahn-radebeul.de, Tel. (0351) 46148001.

So 31.10.

Fahrbetrieb beim „Wilden Robert" Oschatz – Kemmlitz, www.wilder-robert.de, auch So 28.11.

So 31.10. und Mo 01.11.

Mit 01 519 von Schwenningen nach Mannheim und zurück, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de, Tel. (07071) 76744.

Sa 06.11.

Eisenbahn-Sammler-Börse (keine Modellbahn) in Delitzsch, Bürgerhaus, Securiusstr. 34, 10 bis 17 Uhr, www.eisenbahneruniform.de.

Anschlussbahnen um Koblenz. (1)

Mit 35 1019-5 von Cottbus ins Museum für Verkehr u. Technik Berlin, (035601) 56254, www.lausitzerdampflokclub.de.

Militäranschlussbahnen im Münsterland. (2)

So 07.11.

Gezähnte Schätze – Die Eisenbahn auf Briefmarken und Motivstempeln, Alter Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), 15 - 18 Uhr, www.bahnhof-lette.de.vu.

Mit der Bönnschen Bimmel unterwegs. (1)

Mi 10.11.

Fahrten zum Martinstag bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 20.11.

Anschlüsse in und um Düsseldorf. (1)



TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  Sa 16.10., 13.55 Uhr: Kleiner Mann auf großer Reise.
  So 17.10., 16.45 Uhr: Zeitreise durch die 60er-Jahre – Schätze aus Amateurarchiven. Auch Di 19.10., 13.30 Uhr.
  Sa 23.10., 14 Uhr: Zwischen Fels und Meer – Eisenbahn an der Ligurischen Küste.
  So 24.10., 16.45 Uhr: Eugen Kittel – Ein schwäbischer Dampflokkonstrukteur. Auch Di 26.10., 13.30 Uhr.
  Sa 30.10., 13.50 Uhr: Miniatur-Wunderland, Teil 1.
  So 31.10., 16.45 Uhr: Las Vegas in der Speicherstadt. Auch Di 02.11., 13.30 Uhr.
  Sa 06.11., 13.45 Uhr: Uff dr Schwäbsche Eisebahne.
  So 07.11., 16.45 Uhr: Bahnhöfe, Loks und schräge/starke Typen. Auch Di 09.11., 13.30 Uhr.
  So 14.11., 16.45 Uhr: Kleinod im Thüringer Wald – Die Oberweißbacher Bergbahn. Auch Di 16.11., 13.30 Uhr.
  Sa 20.11., 14.10 Uhr: Pünktlichkeitstest anno 63.
  So 21.11., 16.45 Uhr: Endstation Westerwald.
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr, WDR Sa 09.30 Uhr.
- **„Nordbilder" im NDR:** Dampfeisenbahn durchs Hasetal, Sa 16.10., 06.30 Uhr, Mo 08.11., 06.30 Uhr; Fahrt mit der Brockenbahn, Mo 18.10., 06.30 Uhr, Sa 13.11., 06.30 Uhr; Molli-Fahrt entlang der Ostsee, Mi 20.10., 08.50 Uhr, Sa 13.11., 8 Uhr.
- **Mi 20.10., 14 Uhr, WDR:** Willi wills wissen: Was läuft am Rangierbahnhof?
- **Mi 20.10., 15 Uhr, WDR:** Planet Wissen: Eisenbahngeschichte – Von Dampfrössern und Salonwagen. Auch Do 21.10., 07.30 Uhr.
- **Di 02.11., 23.45 Uhr, NDR:** Der Zug. Spielfilm, F/I 1963.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Mo-Lok-Modelleisenbahnschau, 87545 Burgberg-Erzflößle, www.mo-lok.de, (08321) 22180, tägl. 10 - 17 Uhr.

Das Kleine Bahn-Museum, durch Österreichs Modellbahngeschichte, A-2571 Altenmarkt/Triesting, Hauptstr. 34, Sa, So 13 - 18 Uhr, www.daskleinebahnmuseum.net.tc, Tel. (0043 664) 2736710.

Modellbahnland Padderow in 17391 Neetzow, Di - So 10 - 17 Uhr, www.vorpommern.de/Kultur/Veranst, Tel. (039721) 56598.

Lok-Land in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 12 - 17 Uhr, auch Sa 06.11., www.lokland.de, Tel. (09252) 92295.

Mi 13.10.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342, auch Mi 27.10., 10.,24.11.

Mi 13.10. bis So 17.10.

Ausstellung des MEC Leipzig-West in der 85. Schule, Stuttgarter Allee 3 in Leipzig-Grünau, jew. 10 - 18 Uhr.

„Modellbahn international" im FEZ Berlin-Wuhlheide, jew. 10 - 18 Uhr, www.fez-berlin.de, Tel. (030) 53071533.

Fr 15.10. bis So 17.10.

Treffen der Spur-I-Freunde in 85084 Langenbruck, Gasthof Fröhlich, Pörnbacher Str. 29, Tel. Trautner (0841) 43777.

Sa 16.10.

Basteltag des LGB-Clubs Rhein-Sieg Meckenheim, Industriegebiet Kottenforst, Mühlgrabenstr. 27 (Fa. Dunkelberg), Tel. (02226) 6808. Auch Sa 20.11.

Sa 16.10. und So 17.10.

Modellbahntreff im Dän. Eisenbahnmuseum in Odense, www.eisenbahnmuseum.dk, Tel. (0045 6613) 6630.

Herbstfahrtage beim LGB-Club Rhein-Sieg Meckenheim, Industriegebiet Kottenforst, Mühlgrabenstr. 27 (Fa. Dunkelberg), Tel. (02226) 6808.

Ausstellung des MEC in 09509 Pockau, Fischereiweg 35, jew. 9 - 18 Uhr.

Modellbahnschau der MEF in 55218 Ingelheim, Alte Markthalle, jew. 10 - 17.30 Uhr.

Sa 16.10. bis So 24.10.

Modellbahnschau in Gelenau, Ernst-Grohmann-Str.; So 17.10. Börse, Sa/So 10 - 18, Di - Do 14 - 18 Uhr; www.emec-cc.de, Tel. (037342) 16956.

Ausstellung in 09661 Hainichen, Oe-

deraner Str. 14, jew. Sa 13 - 19 und So 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 4961595.

So 17.10.

Börse in Flensburg, Liebigstr. 1 (Jaguar), 13 - 16 Uhr, Tel. (0461) 20619.

Börse in 87659 Hopferau, Auenhalle, Hauptstr. 8, 10 - 17 Uhr, Tel. (08322) 809858.

Börse in Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Str., 11 - 16 Uhr. (3)

Modell- und Spielzeugmarkt in 65549 Limburg/Lahn, Stadthalle, 10 - 16 Uhr, Tel. (06431) 73256.

Sa 23.10.

Börse in 25746 Heide, Lise-Meitner-Str. (OU, Mercedes-NL), 13 - 16 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Sa 23.10. und So 24.10.

Modellbahntage in 65474 Bischofsheim, Bürgerhaus, Sa 12 - 18, So 10 - 17 Uhr, www.modulbahn.de, Tel. (06132) 5444.

Ausstellung der EF in Troisdorf, Mehrzweckhalle, Friedrich-Wilhelms-Hütte.

Sa 23.10. bis So 31.10.

Ausstellung anlässlich 40 Jahre MEC in Oranienburg, Kulturhaus Friedrich Wolf, Nähe S-Bf Lehnitz, jew. Sa/So und Fr 10 - 18 Uhr, www.mec-oranienburg.de, Tel. (03301) 535860.

Sa 23.10. bis So 07.11.

Modellbahnschau in Chemnitz, Gewerbepark Solaris, Neefestr. 82, jew. Sa/So 10 - 17 Uhr, www.modellbahn-chemnitz.de.

Sa 23.10. bis So 14.11.

Ausstellung im Bf Dresden-Neustadt, Clubräume des MEC „Max Maria von Weber", jew. Sa/So 10 - 18 Uhr.

So 24.10.

Börse in Aurich, Leerer Landstr. 78 (Mercedes), 11 - 16 Uhr, Tel. (04941) 80983.

Börse in 37308 Heiligenstadt, Eichsfelder Kulturhaus, Ägidienstr., 10 - 16 Uhr, www.hev-ev.de, Tel. (03606) 613497.

Börse in Aachen, Eurogress, Monheimsallee 48, 11 - 16 Uhr. (3)

Fr 29.10. bis So 31.10.

Ausstellung des MEC Orlabahn in 07381 Pößneck, Shedhalle, 9 - 18 Uhr, www.modellbahnclub-orlabahn.de, Tel. (03647) 412464.

Fr 29.10. bis So 07.11.

Ausstellung des AMC in Bernburg, Modellbahncenter Klubhaus der Jugend, Gröbziger Str., jew. Fr,Sa 10 - 19, So 10 - 18 Uhr, Tel. (0178) 5057312.

Sa 30.10.

Börse in Erfurt, Thüringenhalle, 9 - 15 Uhr, Tel. (0177) 7924779.

Sa 30.10. und So 31.10.

Modellbahntage der IG Hirzbergbahn im Lohmühlenmuseum, Lohmühle 4, bei 99897 Tambach-Dietharz, Tel. (0174) 5297162.

Ausstellung in Aurich, Fahrzeughalle der Kreisbahn, Breiter Weg 69a, Sa 11 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (04461) 3662.

Modelleisenbahn der Gehörlosen in Chemnitz, Gehörlosenzentrum, Wielandstr. 9, Fax (0371) 3303775.

Sa 30.10. bis Mo 01.11.

20. Modellbahn- und Modellbautage in Coburg, Kongresshaus Rosengarten, Sa/So 9 - 18 Uhr, Mo 9 - 17 Uhr, www.eisenbahnfreunde-coburg.de.

Sa 30.10. bis So 07.11.

Ausstellung des MBC in 08451 Crimmitschau, Badergasse 9-11, werktags 16 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr.

So 31.10.

Börse in 50667 Köln, Gürzenich, Martinstr., 11 - 16 Uhr. (3)

Börse in 21423 Winsen, Schloßring (Autohaus Wolperding), 11 - 15 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Fr 05.11. bis So 07.11.

Ausstellung in 14480 Potsdam, Bürgerhaus Sternzeichen, Galileistr. 37/39, jew. 10 - 18 Uhr.

Sa 06.11.

Börse in Luherstadt Wittenberg, Hauptbahnhof, 10 - 15 Uhr, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

Tauschmarkt in Naumburg/Saale, A.-v.-Humboldt-Schule, Weißenfelser Str., 8 - 13 Uhr, Tel./Fax (03445) 201826.

Sa 06.11. und So 07.11.

Bahn und Boot, Ausstellung im Bürgerhaus Misburg in 30629 Hannover, Seckbruchstr. 20, Sa 10 - 18, So 9 - 17 Uhr.

3. Modellbahn-Tage mit Börse in Lahnstein, Stadthalle, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. Lehmkühler (0261) 77234.

Modellbahnbetrieb in A-Klagenfurt, Dieselgasse 3, Sa 14 - 18, So 10 - 13 Uhr, http://klagenfurt.stellwerk.info.

Sa 06.11. bis So 21.11.

Modellbahnausstellung100 Jahre Zittauer Straßenbahnen, Gerhart-Hauptmann-Str. 34, jew. Sa, So, feiert. 13 - 17.30 Uhr, www.modell-zoje.de.

Ausstellung des MBC in Zwickau, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, Fr 16 - 18, Sa,So,Feiert. 10 - 12 und 13.30 - 17.30 Uhr.

So 07.11.

Börse in 46485 Wesel, Niederrheinhalle, An de Tent, 11 - 16 Uhr. (3)

Börse in 63165 Mühlheim, Willy-Brandt-Halle, 10 - 15 Uhr, Tel. (06104) 42028.

Ausstellung der EF Kahlgrund in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim am Sportzentrum, 10 - 17 Uhr.

Börse im Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf, www.sem-chemnitz.de, Tel. (0371) 2621616.

4. Modellbahn-Tag mit Börse in Schkeuditz, Markt 6,www.ig-modellbahn-schkeuditz.de, Tel. (034204) 65834.

Tauschmarkt des Jugend-MC in Magdeburg, Gsth. Zur Tanzschule, Lübecker Str. 53-63, 10 - 14 Uhr, www.jmc-md.de, Tel./Fax (0391) 7391829.)

Börse in Aalen, Stadthalle, 11 - 17 Uhr, www.efa-aalen.de.

So 07.11. bis So 21.11.

Ausstellung des MEC Castrop-Rauxel in Dortmund, Provinzialstr. 415-417, jew. So 10 - 18 Uhr, Tel. (0231) 698404, www.mec-castrop-rauxel.de.

Sa 13.11.

Automodellbörse in Leipzig, Prager Str. 28, 10 - 14 Uhr, Tel. (0341) 3016034.

www.freiburger-spielzeugboerse.de, Messe Freiburg (Breisgau), Halle 3, 11 - 16 Uhr, Tel. (0761) 2922242.

Sa 13.11. und So 14.11.

Ausstellung in 88360 Pfullendorf, Härle-Schule, 10 - 17 Uhr, Tel. (07552) 5289.

Ausstellung in 90522 Oberasbach, Pfarrei St. Johannes, St.-Johannes-Str. 2, www.modellbahnteam-oberasbach.de.

Austellung und Tauschmarkt in Nordhausen, Hotel Zur Helme (OT Sundhausen), Sondershäuser Str., 10 - 17 Uhr.

13. Wuppertaler Modelleisenbahntage, Stadtwerke, Schützenstr. 34, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. Detmer (0202) 5693747.

Ausstellung und Flohmarkt in Bad Oldesloe, Berufliche Schulen, jew. 10 - 17 Uhr, Info: dirkn@foni.net.

Modellbahnschau des MEC Rosswein in 04720 Döbeln, Haus Wappenhesch, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3763624.

Sa 13.11. bis So 21.11.

Ausstellung des MBC in Chemnitz-Rottluff, Trützschlerstr. 8, jew. Sa/So und Feiert. 10 - 18 Uhr, www.modellbahnclub-chemnitz-rottluff.de.

Ausstellung des MEC in Radebeul, Vereinshaus Dr.-Külz-Str. 4, Sa/So und Feiert. 10 - 18 Uhr, sonst 16 - 18 Uhr, www.mec-radebeul.de.

Ausstellung und Börse des MEC in 37213 Witzenhausen, Nordbahnhof, jew. Sa 12 - 17 und So 10 - 17 Uhr.

Ausstellung des MEC Müglitztal in Heidenau, Goethe-Schule, Ernst-Thälmann-Str., Sa/So und Feiert. 10 - 18 Uhr, werktags 16 - 18 Uhr, So 21.11. bis 17 Uhr.

So 14.11.

Börse in Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof, 13 - 18 Uhr. (3)

Ausstellung und Börse in 74564 Crailsheim, Jahnhalle, Schöneburgstr. 31, 18 - 20 Uhr, Tel. (07951) 963350.

Tauschmarkt in Prenzlau, Bürgerhaus, G.-Dreke-Ring 58a, 10 - 13 Uhr, D. Engel, Wiesengrund 13, 17291 Prenzlau.

So 14.11. bis So 21.11.

25. Modellbahnausstellung des MEC in 09599 Freiberg/Sachsen, Saal im Gsth. Brauhof, Körnberstr., Sa/So/Feiert. 10 - 18 Uhr, sonst 17 - 19 Uhr.

Mi 17.11.

Modellbahnbausstellung des MEC Elbflorenz in Dresden, Emmerich-Ambros-Ufer 50 (ehem. Raw-Eingang), 10 - 17 Uhr. Auch Sa/So 20./21. und 27./28.11.

Do 18.11. bis So 21.11.

7. Brandenburger Modellbahntage, Altes Brennaborwerk, Geschwister-Scholl-Straße (Nähe Hbf), www.bmfev.de.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **DGEG Bahnen und Reisen Bochum AG**, Studienreisen, PF 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, www.dgeg.de.
2. **Historische Eisenbahn Gelsenkirchen e.V.**, c/o Rolf-Harald Schmidt, Kiebitzheidestr. 16, 45968 Gladbeck, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel./Fax (02043) 35332.
3. **Adler Spielzeugmärkte**, M.&RP. Cremer Veranstaltungs-GmbH, Bismarckstr. 16, 40721 Hilden, Tel. (02103) 51133, www.adler-maerkte.de.

Sa 20.11.

Tauschmarkt in 07381 Bodelwitz (bei Pößneck), Gasths. Grüner Baum, 9 - 15 Uhr, Tel. (03647) 414507.

Sa 20.11. und So 21.11.

Ausstellung der IGE Bad Homburg, Vereinshaus Gonzenheim, Friedrichsdorfersrtr. 4, Sa 13 - 18, So 10 - 18 Uhr, Tel. (06172) 687367, www.ige-hg.de.

Modellbahntage in Darmstadt-Kranichstein, Steinstr. 7, jew. 10 - 17 Uhr, www.mobatrain.de, Tel. (06154) 9000.

Ausstellung des MEC in 09350 Lichtenstein, Bahnhof, www.modellbahnclub-lichtenstein.de, jew. 10 - 18 Uhr. Auch Sa/So 27./28.11. und 04./05.12.

Ausstellung und Markt in der Turn- und Festhalle Freudenstadt (Schwarzw.), jew. 11 - 17 Uhr, Tel. (07443) 4789.

Ausstellung in 07985 Elsterberg, Haus der Vereine (Burgkeller), Karl-Marx-Straße 25, jew. 10 - 12 und 13 - 17 Uhr. Auch Sa/So 27./28.11.

Ausstellung des MEC in Meerane, Promenadenweg 21 (Anaparkhütte), jew. 9.30 - 18 Uhr, www.modellbahnclub-meerane.de. Auch Sa/So 27./28.11.

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als kostenpflichtige Anzeige geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 von Januar 2002. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Im Noch-Vertrieb gelangen jetzt auch H0-Modelle des US-Herstellers Athearn nach Deutschland. Zu den ersten lieferbaren Loks gehört die AC4400 der BNSF.

Dicker Kürbis

Pumpkin, Kürbis also, nennen die Amerikaner das grün-orangefarbene Farbschema, das viele Loks der Burlington Northern & Santa Fe (BNSF) seit den 90er-Jahren tragen.

Die AC 4400 CW von General Electric entwickelte sich mit fast 2300 seit 1993 gebauten Exemplaren zu einer der Standard-Güterzugloks in den USA und Kanada. Eigentlich wurde die Modell-AC Athearns Standard-Sortiment zugeteilt, doch profitiert sie im Bereich der Detaillierung von den Erfahrungen, die der Hersteller mit den höher eingestuften Genesis-Fahrzeugen machte. Besonders die mehrfarbig ausgeführte und gut deckende Lackierung und Bedruckung beeindruckt. Die Formgebung gewinnt durch die separat angesetzten dünnen Tritt- und Griffstangen. Die Reling und die Griffstangen an den Aufstiegen bestehen aus Kunststoff, der auch mal einen Fehlgriff verzeiht. Wer schon einmal ältere Kato-Modelle zugerüstet hat, wird sich freuen, dass bei der AC 4400 alle Teile bereits montiert sind. Recht einfach detailliert zeigen sich die Bereiche um die Kupplungen. Andeutungen der diversen Schlauchverbindungen fehlen und die unteren Scheinwerfer sind ohne Funktion. Auch auf die Darstellung der vielen Leitungen unter dem Umlauf wurde ebenso verzichtet, wie auf in Radebene liegende Bremsklötze. Ehrlicherweise muss man allerdings zugeben, dass solche Einschränkungen auch für viele doppelt so teure europäische Modelle gelten.



Die Ausführung der mehrfarbig aufgedruckten Anschriften gefällt.

Unter Kennern gilt die Athearn-Mechanik als etwas laut aber unheimlich robust. Der auf alle Achsen wirkende Antrieb in der GE-Maschine hält sich akustisch zurück, entwickelt aber viel Kraft. Mit 447 Gramm fällt die Athearn-Lok leichter aus als vergleichbare Triebfahrzeuge von Kato oder Life-Like. Bei der Zugkraft müssen sich die letztgenannten der Athearn-Lok aber geschlagen geben. Obwohl die Amerikaner wegen der Rp-25-Radsätze mit ihren angenehm niedrigen Spurkränzen auf Haftreifen verzichten, zieht die Lok sehr gut. Bei über die Seilrolle gezogenen 83 Gramm spart man sich in der Ebene bei Zügen mit weniger als 25 US-Güterwagen sogar eine zweite Maschine. Drei-Prozent-Steigungen bewältigt die Lok noch mit 21 vierachsigen US-Güterwagen. Selbst auf der Acht-Prozent-Steilrampe zieht sie noch deren 14. Seit jeher baut Athearn große Schwungmassen an die Motoren. Aus dem überhöhten Maximaltempo von 188 km/h bei zwölf Volt rollt die Lok bei Stromunterbrechung noch stattliche 44 Zentimeter weiter. Aus der Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 112 km/h

Auf einen Blick

PRO Gute Detaillierung; konturenscharfe Bedruckung; mehrfarbige Beschriftung; sehr gute Fahreigenschaften; gute Zugkraft

KONTRA Decoder muss trotz Schnittstelle eingelötet werden; diverse Vereinfachungen

PREIS Etwa 95 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

- 5 Schluss-Signale: **super**
- 4 Schluss-Signale: **sehr gut**
- 3 Schluss-Signale: **gut**
- 2 Schluss-Signale: **befriedigend**
- 1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Für gerade einmal 60 Euro bietet Conrad den populären Taurus an.

Stierchen

Die Rundungen stimmen, die Qualität der Bedruckung auch.



Conrad hat ein Herz für weniger finanzkräftige N-Bahner. Da der große Versender die Modelle nicht selbst produziert, suchte er für sein N-Projekt Partner, die er in Form von Lemke und Kato fand.

Aus dieser Zusammenarbeit sollte eine Antriebseinheit von hoher Qualität entstehen. Die Erwartung wird nicht enttäuscht. Bei 1,7 Volt fährt der kleine Stier mit weniger als zwei km/h los, um gleichmäßig auf 366 km/h bei zwölf Volt zu beschleunigen. Conrads Taurus (grch./lat. für Stier) eignet sich auch als Zugtier. Dank Allradantrieb und zweier Haftreifen befördert die Maschine problemlos 20 vierachsige Schnellzugwagen in der Ebene und 13 in einer Drei-Prozent-Steigung. Selbst auf einer wenig vorbildgerechten Acht-Prozent-Steilrampe zieht der Taurus noch fünf Vierachser an. Zwei Schwungmassen sorgen für ein ausgeglichenes Fahrverhalten und einen guten Auslauf. Bei den der Redaktion zur Verfügung gestellten drei Modellen standen die Kupplungen etwas nach oben, weshalb sich die Lok bei unebener Gleislage von ihren Waggons verabschiede-

Fahrwerte analog

- V/max bei 12 V 366 km/h
- V/max Vorbild (230 km/h) bei 8 Volt 100 km/h 4,7 V
- Auslauf aus V/max 129 mm
- Auslauf aus 100 km/h 20 mm
- Anfahren (1,7 V) <2 km/h
- Kriechen (1,7 V) <2 km/h



Die bullige GE-Konstruktion verbindet eine ansprechende Gestaltung mit sehr guten Fahreigenschaften und bäriger Zugkraft.

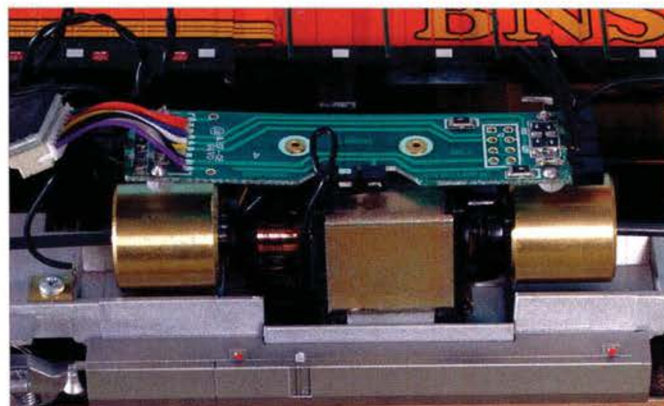
steht die Lok nach 18,5 Zentimetern. Bei 1,6 Volt fährt die AC ruckfrei mit acht km/h. Eine achtpolige Digital-Schnittstelle ist an Bord. Zur Abnahme des Gehäuses schraubt man die beiden Kupplungen ab und trennt den Aufbau vom Fahrgestell. Die Leitungen versorgen die Birnchen der Stirnlampen mit Spannung. Zum Einbau eines Decoders muss man zunächst den vorne an der Platine befestigten Blindstecker vorsichtig abziehen. Da der achtpolige Stecker eines Decoders leider in der Schnittstelle keinen Passsitz hat, muss man die Pins von unten einlöten. Dazu zieht man die Platine ab, dreht sie auf den Kopf und lötet die Pins mit wenig Lötzinn an.

Da jetzt Noch den Vertrieb der Athearn-Produkte in Deutschland übernommen hat, steht dem US-Fan eine riesige Fahrzeug-Palette inklusive etlicher hervorragend detaillierter Lkw zur Auswahl. Den Preis von etwa 95 Euro ist die AC 4400 (Art.-Nr. 07970) wert. Selbstverständlich werden auch Versionen anderer Bahngesellschaften angeboten.

Jochen Frickel

Fahrwerte analog

- V/max bei 12 V 188 km/h
- V/max Vorbild (112 km/h) bei 7,6 Volt
- Auslauf aus V/max 440 mm
- Auslauf aus 112 km/h 185 mm
- Anfahren (1,6 V) 8 km/h
- Kriechen (1,6 V) 8 km/h
- Zugkraft Ebene 83 g
- Zugkraft Steigung 3% 72 g
- Zugkraft Steigung 8% 51 g


Die dicken Schwungmassen sorgen für ausgeglichene Fahreigenschaften. Der Antrieb ist sehr gut zugänglich.

---

te. Dass der Conrad-Taurus nicht als Premium-Modell konzipiert wurde, merkt man eigentlich nur an den billig wirkenden Pantographen. Diese kann man sicher durch solche anderer Modelle ersetzen. Die Formgebung mit den markanten Rundungen, den freistehenden Details auf dem Dach, den vorbildlich langen Puffern und den korrekt dargestellten Schienenräumern befriedigt auch höhere Ansprüche. Passgenau eingesetzte Fenster und eine vollständige mehrfarbige Bedruckung runden den positiven Eindruck ab. Ein mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzensignal ist auch vorhanden.

Für den Preis von knapp 60 Euro erhält man einen sehr guten Gegenwert. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; feine Detaillierung; mehrfarbige Bedruckung; sehr gute Fahreigenschaften; Zugkraft; günstiger Preis

KONTRA Kupplungen zu hoch, Stromabnehmer

PREIS Etwa 60 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**, 4 Schluss-Signale: **sehr gut**, 3 Schluss-Signale: **gut**, 2 Schluss-Signale: **befriedigend**, 1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Conrads überzeugender Stier wird auch als DB-182 und als Hupac-1116 geliefert.




Begegnung zweier klassischer 70er-Jahre-Garnituren: 221 trifft BR 23.


Auch mit Vorspann haben 052/044 einige Mühe mit dem schweren Kohlezug.


Mit dem E50-Pärchen macht der schwere Kohlezug kaum Schwierigkeiten.


Die Sonne geht auf an der Mosel. Als 052-Lokführer ist man früh unterwegs.

Zwischen deutschem Eck und Porta Nigra

German Railroads hat mit seinem vierten Add-On „Entlang der Mosel" für Microsofts Train-Simulator erneut zugeschlagen.

Eigentlich muss man über die Add-Ons von German Railroads nicht mehr viel sagen. Nach „Entlang der Bigge", der „Rollbahn" und dem „Werratal" führt uns das vierte dort hin, wo Deutschland besonders romantisch ist, ins Moseltal.

Die virtuelle Reise geht von Koblenz nach Trier und beinhaltet wieder eine Vielzahl an interessanten Aufgaben. Während man mit der Mehrsystem-181001 (ex 310001) seinen D-Zug von Cochem nach Koblenz fährt, kann man als Computerlokführer den Kähnen auf der Mosel zuschauen. Wie bei allen Add-Ons dieser Reihe liegt in der Gestaltung der Strecke und der zugehörigen Landschaft erneut der ganz besondere Reiz. Mal sind es die Campingplätze, mal die Hundeknochen genannten Ford Escorts, die die Detailverliebtheit der Programmierer entlarven.

Die Schienenfahrzeuge sind überwiegend gut geraten, manche kennt man bereits aus den früheren Spielen dieser Reihe. Nur die Bügelfalten-E10 wirkt noch immer nicht gelungen. Dafür sieht die neue Dampflok der Baureihe 23 umso besser aus.

Unter den Aufgaben stechen besonders die schweren Kohlezüge hervor, die man entweder mit Dampfloks der Baureihe 50 und 44 mit Vorspann oder elektrisch in Doppeltraktion mit den schweren E50 zu bewältigen hat. Aber auch eine Fahrt im Silberlingsteuerwagen mit Karlsruher Kopf und leuchtendorangener Stirn hat ihren Reiz.

Die jüngste Erweiterung des Microsoft-Train-Simulators „Entlang der Mosel" ist wieder einmal eine echte Bereicherung.

Stefan Alkofer


Blick aus dem Führerstand des Silberling-Steuerwagens.

Auf einen Blick

PRO Interessante Fahrzeuge und Aufgaben; sehr gute Gestaltung der Landschaft

KONTRA Einige Lokomotiven könnten noch eine äußerliche Bearbeitung vertragen

PREIS 34,95 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Der Eleganz des Vorbilds steht Katos N-Modell, selbst unzugerüstet, kaum nach.

Mit dem formschönen Modell des SVT 137 Bauart Hamburg schließt Kato exklusiv für Lemke eine N-Angebotslücke.

Hoffnungsträger

Auf die Schnelltriebwagen der Bauart Hamburg setzten der Reihe nach DRG, DB und DR große Hoffnungen. Dass sich diese zumindest zeitweise erfüllten, bestätigt der legendäre Ruf dieser Triebzüge. Und die N-Modelle aus dem fernen Japan sind nicht minder Hoffnungsträger für diese Baugröße, die für jedes positive Signal empfänglich ist.



Übergang: Den Spalt (lks.) zwischen Schürze und Seitenwand verursachen nicht entfernte Spritzgrate.

Fotos: Frickel

Der erste Eindruck einer harmonischen Umsetzung des eleganten Vorbilds trügt nicht. Das Modell, hier die Reichsbahn-Epoche-III-Version des 1958 von der Bundesbahn noch als VT04 übernommenen und als VT 137231 a und 231 b umgezeichneten Triebzugs, hält auch dem Nachmessen stand.

Schade nur, daß beim uns vorliegenden Triebwagen 231b ein Spalt zwischen Schürze und Seitenwänden klafft, weil vor der Montage vergessen wurde, vier Spritzlingsgrate am Gehäuse zu entfernen. „Ein Einzelfall", versichert Michael Lemke von der Haaner Firma Lemke.

Die abgerundeten Stirnfronten sind den Konstrukteuren trefflich gelungen. Auch die Lackiererei lieferte ganze Arbeit: Selbst die feinen Zierlinien gelangen konturenscharf. Anschriftendruck und Stirnfenstereinsatz können da nicht ganz mithalten.

Über die spartanische, im motorisierten Teil auf eine Kunststoffplatte reduzierte Inneneinrichtung, die die Leiterbahnen abdeckt, sollte man getrost hinwegsehen und stattdessen die exzellenten Fahreigenschaften würdigen. Der Kato-Fünfpoler ohne Schwungmasse treibt im Gegensatz zum Vorbild das vordere Laufdrehgestell an, dessen Bauartänderung Ende der 30er-Jahre leider nicht berücksichtigt wurde. Zur Stromabnahme werden auch Jakobs- und hinteres Laufdrehgestell herangezogen.

Bei 2 Volt fährt der VT mit 7 km/h an, bei 10 Volt ist geräuscharm das Vorbildhöchsttempo von 160 km/h erreicht: Ein Genuss, der allein schon sein Geld wert ist! *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Maßstäblichkeit; Gesamteindruck; Form-, Farbgebung; Fahrverhalten; Geräuschentwicklung; Schnittstelle; Lichtwechsel; Option Doppeltraktion

KONTRA Grate; Inneneinrichtung; Stirnfenster; Laufdrehgestelle; Auslauf

PREIS Zirka 155 Euro

URTEILE 3 1/2 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**


Die Gravuren haben modernen Standard.

Mit der V80 schließt Trix eine weitere N-Lücke

Diesel-Ahne

Die V 80 ist eine wichtige deutsche Diesellok, bildete sie doch die Basis für die nachfolgenden V 200- und V 100-Familien. Bei Trix ist der Diesel-Urahn indes der jüngste Spross.

Das zeigt beispielsweise die Gehäuse-Detaillierung. Dass die Proportionen stimmen, sieht man gleich, die mit dem Messschieber überprüften Dimensionen zeigen, dass die Konstrukteure das Original genau vermessen haben. Die bauchige Form des Vorbilds wurde stimmig 160-fach verkleinert und an den Ecken sitzen sogar freistehende Griffstangen. Die mit Riffelblechnachbildung versehenen Trittstufen stehen etwas übers Lichtraum-Profil hinaus. An den sehr gut gelungenen Stirnseiten sitzen kleine, mit sorgfältig aufgedruckten Zierringen versehene Lampen, die dank LED-Technik bereits bei 1,8 Volt hell leuchten. Wer will, kann die Pufferträger sogar mit Bremsschläuchen und Originalkupplungen versehen. Die angedeutete Wendezugsteuerleitung ist ein wichtiges Detail, kamen die Originale doch häufig vor Wendezügen zum Einsatz. Die Gravuren am Aufbau sind scharf und tief. Während die exakt eingesetzten Seitenfenster im Führerstand die korrekte Größe haben, gerieten die ebenfalls passgenauen Stirnfenster etwas zu klein, was durch den silberfarbenen Rahmen gut kaschiert wird. Die Gravur der

---

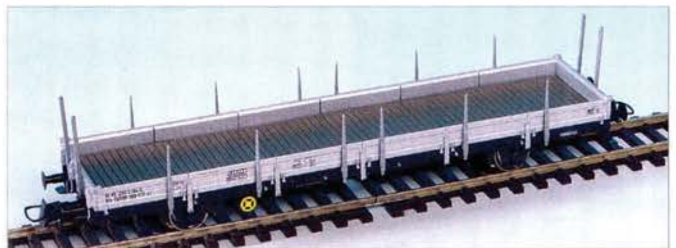
Rungenwagen müssen nicht zwingend braun sein, meint Roco und zeigt einen Schweizer Kbs in H0.

Silberstreif

Zwischen 1959 und 1983 stellten die Schweizer Bundesbahnen (SBB) Rungenwagen der Bauart Ks in Dienst. Ein Teil der Fahrzeuge erhielt Aluminium-Bordwände.

Wie die SBB beim Vorbild musste Roco nicht nur die Bordwände, sondern auch das Untergestell neu konstruieren. Die Bordwände sind auch innen graviert. Die Rungen liegen zur Selbstmontage bei. Damit die Stirnrungen in die Aufnahmen passen, muss man die Rungenseiten unten mit Schmirgelpapier etwas schmaler machen. Beim Einstecken ist darauf zu achten, dass die Rungen nicht über die Unterkante der Aufnahme hinausstehen, weil sie sonst das Ausschwenken der Kupplung behindern. Vorbildgerecht lassen sich die Rungen auch liegend nachbilden. Zierlich fielen die Rangierertritte aus. Obwohl die Rungen fest in ihren Aufnahmen stecken, ist der Verlust einer Runge nicht ausgeschlossen. Darum legt Roco ein Reserveteil bei. Der Waggon ist nach der Epoche IV beschriftet. Vor dem Zurücklegen des Wagens in die Verpackung müssen die Endrungen abgenommen werden.

Durch die Nachbildung der Aluminium-Bordwände fällt der Ks in modernen Modellgüterzügen auf. Das „Professional"-Modell kostet etwa 18 Euro. *Jochen Frickel*


Der moderne Aluminium-Look ist beim Original schon 40 Jahre alt.

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; sorgfältige Bedruckung; Reserverunge im Lieferumfang

KONTRA Etwas zu dicke Achslagerblenden

PREIS Etwa 18 Euro

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; feine Detaillierung; leiser Lauf; sehr gute Fahreigenschaften; guter Auslauf; Licht bereits bei geringer Spannung

KONTRA Frontscheiben zu klein

PREIS Etwa 120 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Drehgestellblenden geht in Ordnung. Die Bedruckung entspricht dem gewohnt hohen Trix-Standard. Die Fahreigenschaften befriedigen gehobene Ansprüche. Für N-Verhältnisse zählt die Maschine mit einer Höchstgeschwindigkeit von 223 km/h nicht zu den Rasern. Mit einem Minimaltempo von sechs km/h eignet sie sich auch als Rangierlok. Bereits im unteren Geschwindigkeitsbereich stoppt die Maschine bei Stromunterbrechung nicht abrupt. Stets bleibt das Antriebsgeräusch angenehm dezent. Mit einem Reibungsgewicht von 57 Gramm und dank zweier Haftreifen ist die Maschine in der Lage, vorbildgerechte Granituren zu befördern. Neun vierachsige Schnellzugwagen in der Ebene und deren sechs in der Drei-Prozent-Steigung sind angemessen. Auf der Acht-Prozent-Steilrampe zieht die V80 noch zwei Vierachser. Eine sechspolige Schnittstelle ist auch an Bord.

Mit der V80 erhält der N-Bahner für recht moderate 120 Euro eine fein detaillierte, vielseitig einsetzbare Diesellok.

Jochen Frickel



Die V80 zählt mit ihrem bauchigen Design zu den markanten Dieselloks.

Fahrwerte analog

- V/max bei 12 V 223 km/h
- V/max Vorbild (100 km/h) bei 6,8 Volt
- Auslauf aus V/max 125 mm
- Auslauf aus 100 km/h 32 mm
- Anfahren (2,1 V) 10 km/h
- Kriechen (1,9 V) 6 km/h

Mit dem H0-Exklusivmodell der 038 382 bleibt SMDV im Ländle.

Gäubahn-Erinnerung



Foto: Frickel

Modellpflege: Die brünierte Steuerung wirkt sich positiv auf das Erscheinungsbild der eindomigen P8 aus.

Nicht eben originell, aber grundsolide und nicht zuletzt für Heimatverbundene durchaus eine Überlegung wert: Fürs aktuelle H0-Exklusivmodell, das der Spielwaren-Modelleisenbahn-Direktversand (SMDV) bei Fleischmann fertigen ließ, stand die Tübinger 038 382-8 Pate.

Diese letzte eindomige P8 der Bundesbahn versah bis vor 30 Jahren ihren Dienst auf der Gäubahn Stuttgart – Singen. Ein Kesselriss im April 1974 bedeutete ihr Ende. Mit der Exklusiv-Edition würdigen die Sindelfinger nicht zuletzt das 125-jährige Bestehen ihrer Hausstrecke.

Den Vergleich mit dem Modell ihrer zweidomigen Schwester, das vor drei Jahren exklusiv bei SMDV erschien, gewinnt 038 382 dank der nun brünierten Steuerung und der authentischen Revisionsdaten auf der vorderen Pufferbohle. An den allzu voluminösen freistehenden Kesselleitungen erkennt man freilich das Alter der Basiskonstruktion. Und der ärgerliche Federeffekt unter Rückwärts-Lastfahrt macht sich noch immer bemerkbar.

Gleichwohl, bei rund 190 Euro überwiegt wohl eher der Erinnerungswert.

Karlheinz Haucke

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; Detaillierung; Beschriftung inklusive authentischer Revisionsdaten; Brünierung; Zugkraft; Schnittstelle

KONTRA Rückwärtsfahrt mit Zug (federnde Lok-Tender-Kurzkupplung); Kesselleitungen

PREIS 189,95 Euro (WS m. Decoder 239,95)

URTEILE ■ ■ ■ ▪

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Schwingen im Wind: Ein WBS 70 steht kurz vorm Bezug, und weil die DDR 30 wird, darf gefeiert und agitiert werden.

Politparolen und Agitation beherrschten das Straßenbild der DDR. Wer diese Details gestalten möchte, findet sie bei Mähler.

Zum Wohle des Volkes

Ob die DDR 30 wurde, sich als Garant für den Frieden präsentierte oder von der Sowjetuniun lernte: Agitation und Propaganda fanden im Straßenbild des zweiten deutschen Staates dauernd statt. Mag man über Sinnhaftigkeit und Zweck der Parolen und das Aussehen der Straßenzüge rückblickend auch streiten: Wer Szenen des Arbeiter- und Bauern-Staates nachstellen möchte, kommt zumindest in dezenten Ausmaßen nicht um die Politisierung des Landschaftsbildes herum.

Hierfür bietet die Firma Mähler aus Nürnberg eine gute Auswahl. „Von der Sowjetunion lernen heißt siegen lernen" galt bis 1985, nach Gorbatschow war sich die DDR-Führung nicht mehr so sicher, und die Schilder verschwanden. „Alles zum Wohle des Volkes!" meinte die Führung hingegen noch 1989 versprechen zu können. Auch für die Porträts der Klassiker des Marxismus-Leninismus, also Marx, Engels und Lenin, sowie für Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg fand sich immer eine Häuser- oder Holzwand.

Mähler bietet darüberhinaus Fahnen, Straßenschilder und weitere Ergänzungen wie Filmplakate und selbst Honecker-Porträts an. Zum Sortiment gehören auch nach den DDR-Bezirken geordnete Kfz-Nummernschilder, Kfz-Dekorationen („GST", „Konsum") und Kreideschmierereien für Hauswände als Nassschiebebilder.

Wer die Eigenproduktion solcher Ausgestaltungsmittel scheut oder mangels geeigneten Ausgangsmaterials passen muss, dem sei die Serie von Mähler empfohlen. Die Auswahl von Motiven und Sprechparolen ist gut. Es können einzelne Sets oder auch ein sogenanntes „DDR-Komplettset" erworben werden. Hin und wieder gibt es Schwächen in der Zeichensetzung („Mit Höchstleistungen zum IV Parteitag der SED") und in der Druckqualität. Dafür sind die Accessoires mit nur wenigen Handgriffen am gewünschten Platz angebracht.

Alle Artikel können direkt beim Hersteller bezogen werden, wo auch ein Katalog mit der Gesamtübersicht bestellt werden kann. Mähler fertigt außerdem auf Bestellung nach Vorlagen. Der Mindestbestellwert beträgt zehn Euro. Die Anschrift: Mähler Werbemittel, A. Mähler, Münsterberger Str. 6, 90473 Nürnberg, Tel. (0911) 8938419, www.maehlerwerbemittel.de. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Typische Accessoires nach DDR-Vorbild; gute und breite Auswahl der Motive und Parolen; leichte Verarbeitung

KONTRA Zum Teil Abstriche in der Druckqualität; vereinzelt Schreibfehler

PREIS Ab 1,35 Euro (Kfz-Kennzeichen-Set); DDR-Komplettset 15,50 Euro

URTEILE ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Vollmer hat ein H0-Güterschuppen-Modell mit vollständig überdachtem Ladegleis im Programm.

Im Trockenen

Das H0-Modell des Güterschuppens von Vollmer (Best.-Nr. 5700) fällt vor allen Dingen wegen seines überdachten Ladegleises und der modernen Strukturverglasung auf. Die kombinierte Bauart mit aufgesetztem Fachwerk, unverputzten Klinkerwänden und einem Metalldach lässt das Modell relativ zeitlos wirken und ermöglicht den Einsatz in drei Epochen, etwa seit den 1960er-Jahren. Die Kunsstoffspritzlinge sind angenehm fein graviert. Der Zusammenbau ist wirklich unkompliziert und die Passgenauigkeit der Teile ist sehr gut. Schleif- und Entgratungsarbeiten halten sich in engen Grenzen. Zudem ist das Gebäude für eine spezielle Beleuchtung der überdachten Laderampe vorbereitet.

Ein Lackieren der Teile ist nicht unbedingt nötig, da die verwendeten Kunststofffarben relativ gut gewählt sind und keinen allzu großen Plastikglanz verbreiten. Dennoch sieht das Modell in den passenden Farben lackiert noch besser aus: Kupfer- oder zinkfarbene Dachrinnen, ein metallfarbenes Dach und ein betongraues Fundament machen einen authentischeren Eindruck. Für ungefähr 30 Euro bietet Vollmer einen Güterschuppen der ungewöhnlicheren Art an. Das fertige Gebäude wirkt überdies sehr maßstäblich.

Stefan Alkofer

Der lackierte Güterschuppen von Vollmer wurde noch mit sehr stark verdünnter schwarzer Farbe patiniert.



Auf einen Blick

PRO Gute Detaillierung; fein gravierte Spritzlinge; sehr gute Passgenauigkeit; beleuchtbar; in drei Epochen einsetzbar

KONTRA Die Kunststofffarben könnten noch etwas besser gewählt sein

PREIS Etwa 30 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■ ▪

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Elektronik-Spezialist Uhlenbrock offeriert auf IRIS-Basis einen Fahrregler für analoge Anlagen.

Drahtlos analog

Analog zu fahren, ist auch im digitalen Zeitalter keineswegs rückständig. Digital-Spezialist Uhlenbrock hat ein Herz für konventionell gesteuerte Anlagen.

Das für Wechsel- (Art.-Nr. 26300) und Gleichstromsysteme (Art.-Nr. 26200) lieferbare Set enthält einen Infrarot-Fahrregler, den Empfänger und die Produktbeschreibung. Letztere ist knapp gehalten, einfach weil die Bedienung keine Rätsel aufgibt. Einzig einen Netztrafo für die Spannungsversorgung braucht man noch. Gesteuert werden die Triebfahrzeuge per Tastendruck. Beim Druck auf die Plus- und Minus-Tasten schaltet man eine Stufe hoch oder herunter. Bei einem längeren Druck werden Fahrstufen übersprungen. Mit den Tasten F1 bis F4 kann man Beschleunigung und Verzögerung einstellen. Da jeder Tastendruck natürlich Strom verbraucht, ist die Möglichkeit, aus zehn fest eingestellten Geschwindigkeiten per Tastendruck auszuwählen, eine geschickte Funktion. Von jeder Stufe kann man natürlich auch in kleineren Schritten beschleunigen und verzögern. Da eine Anzeige fehlt, ist man bei der Dauer des Tastendrucks auf sein Gefühl angewiesen, weshalb beim Probebetrieb nach kurzer Zeit die Geschwindigkeit über die Vorwahl-Tasten eingestellt wurde.

Weiter als zehn Meter darf sich der Bediener nicht entfernen. Außerdem darf zwischen Regler und Empfänger kein Hindernis stehen. Das im vorliegenden Fall verwendete Wechselstrom-Set wurde mit alten Delta-Loks (BR 52), modernen Digitalloks (BR 151, Taurus und BR 38), einer betagten analogen DHG 500 und digitalen Wechselstrom-Loks von Roco (BR 145) und Brawa (BR 216) durchgeführt. Bei allen Märklin-Loks verbesserten sich die Langsamfahreigenschaften gegenüber dem Standard-Fahrgerät. Keine Fortschritte waren bei den digitalen Maschinen von Roco und Brawa zu erkennen.

Eine feine Funktion stellt der Rangiergang dar, der die Höchstgeschwindigkeit um etwa 40 Prozent reduziert. Wer mehrere Stromkreise auf seiner Anlage hat, muss jeden (maximal vier) mit einem Empfänger versehen und kann dann mit einer einzigen Fernsteuerung Loks steuern, ohne Einfluss auf die in den anderen Stromkreisen befindlichen Triebfahrzeuge.

Auf einen Blick

PRO Steuermöglichkeiten; Rangiergang; mehrere Stromkreise möglich; verbesserte Langsamfahreigenschaften (Märklin)

KONTRA Keine Anzeige; Sichtkontakt zwischen Sender und Empfänger nötig

PREIS Etwa 115 Euro

URTEILE 3 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Mit dem Infrarot-Regler-Set für etwa 115 Euro macht Uhlenbrock etliche vom Digitalbetrieb bekannte Annehmlichkeiten auch für den Analog-Bahner nutzbar. Das Gleichstrom-Set kostet zehn Euro weniger.

Jochen Frickel



Die aus dem Digitalbereich bekannte IRIS-Fernsteuerung lässt nun auch Analogbahner von der Leine.

Die bayerische Schnellfahrlok S2/6 blieb ein Einzelstück, setzte für ihre Zeit aber Maßstäbe. Brawas Serien-Modell muss zeigen, ob letzteres auch für 1:87 gilt.



Der gut gestaltete und mit Figuren ausgestattete Führerstand ist erst nach beinahe kompletter Lokdemontage so zu sehen.

Attraktive Einzelgängerin sucht...

Eine attraktive Erscheinung war und ist die bayerische S2/6 ganz ohne Zweifel. Einerseits war sie mit der projektierten Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ihrer Zeit voraus, andererseits mit nur zwei Kuppelachsen schon am Limit, was die Zugkraft betraf. Sie wurde 1906 in der Rekordzeit von vier Monaten entwickelt: Einmal, um für die Verkehrsausstellung im selben Jahr eine vorzeigbare und später für Schnellfahrversuche nutzbare Lokomotive zu haben; zum anderen kannte man in Bayern die preußischen 2'B2'-Versuchsloks von 1903 und wusste sicher von den Plänen der preußischen S9, die 1907 fertig wurde und der man wohl zuvorkommen wollte. Ebenfalls 1907, im Juli, unter-

Nun, wer bleibt übrig und lässt sich mit Brawas neuester Kreation ein? Ausführung und Detailreichtum haben ein für Serienloks hohes Niveau erreicht.





Ein ausgesprochener Blickfang ist das Fahrgestell. Die Treibräder bestehen aus Metalldruckguss, das Gestänge besteht aus Metall und aus Kunststoff.

nahm die S2/6 zwischen München und Augsburg eine ihrer Rekordfahrten, bei der sie 154,5 km/h erreichte. Nicht lange allerdings fuhr sie im Regelbetrieb. Nach mancher Zwischenstation – sie fuhr ab 1909 auch in der damals zu Bayern gehörenden Pfalz – blieben ihr nach dem Ersten Weltkrieg nur Gelegenheitsdienste. 1925 wurde sie ausgemustert, entging jedoch der Verschrottung und gelangte ins Verkehrsmuseum Nürnberg. Dort kann man die ehemalige Rekordlok heute noch bewundern.

Von Brawa gelangt dieser Tage eine Reihe der schönen bayerischen Einzelgängerin in die Modellbahnläden. Neben der grünen Museumslok, die die Redaktion aus der Serie als Testmodell erhielt, wird es die Maschine auch in der grauen Ursprungslackierung und als DRG-15001 geben.

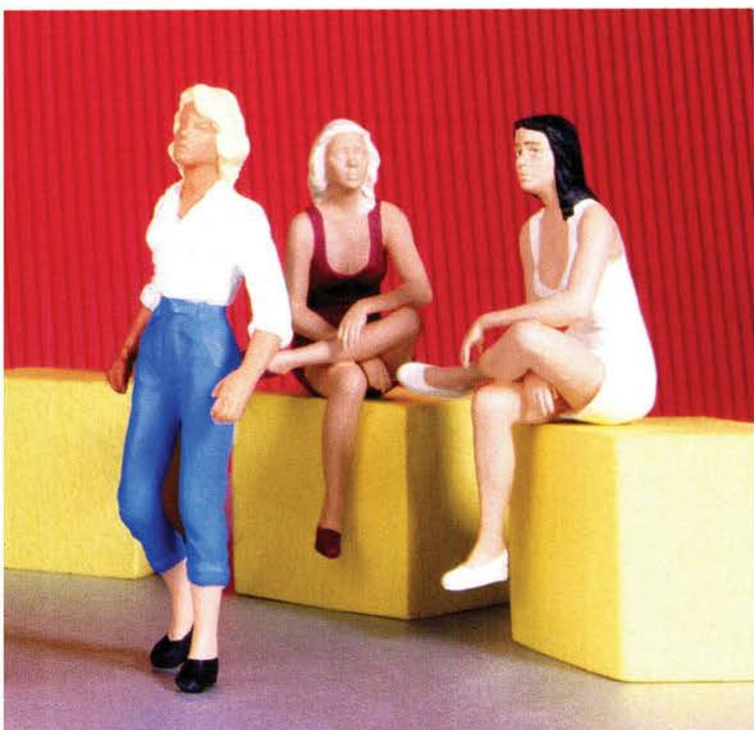
Gleich nach dem Auspacken fallen die vielen separat angesetzten Teile auf. Die Leitungen sind sehr filigran, bei der Nachbildung der Lampen ist kaum eine Steigerung möglich. Die Formgebung der Lok ist sehr gut getroffen, auch die angeschrägte Schornsteinverkleidung hat Brawa nicht vergessen. Das Gehäuse besteht – bis auf die Zurüstteile und Leitungen – aus Metalldruckguss. Die Treib- und Kuppelstangen bestehen auch aus Metall, ebenso Teile der Steuerung, deren Kunststoffergänzungen sich erst bei genauer Betrachtung unter einem Vergrößerungsglas entpuppen.

Auch weitere Details wie Schürhaken auf dem Tender oder die Ausstattung mit Federpuffern machen klar, dass Brawa die hohe Klasse des Modellbaus anstrebt. Nicht zuletzt ist der – beleuchtete – Führerstand zu erwähnen: Die Tenderrückwand ist gut graviert, die Führerhausinnenwände sind farblich abgesetzt, und ein Modelllokführer sowie ein Heizer fanden ebenfalls Platz.

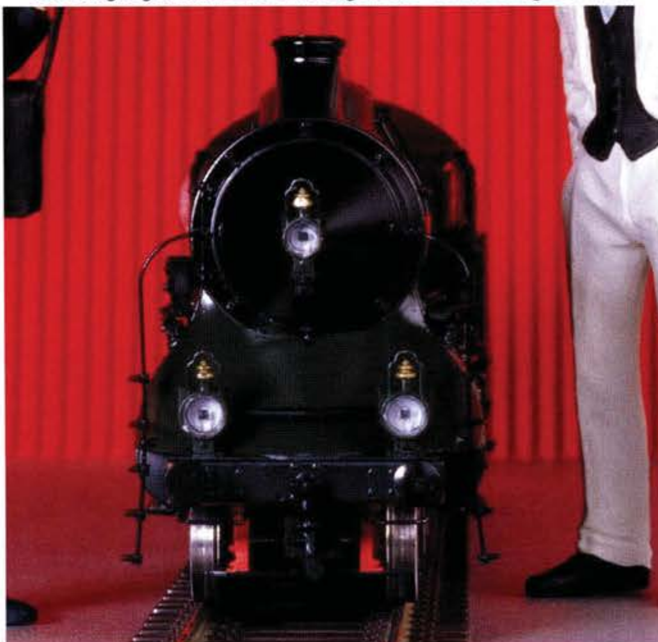
Der Antrieb sitzt nicht, wie heute allgemein üblich, im Tender: Brawa hat im Kessel einen Spezialmotor untergebracht. Der Antrieb erfolgt über Schnecke und Stirnräder auf die B-Kuppelachse. Diese Konstruktion lässt den Antrieb so gut wie unsichtbar, der positive Eindruck des feinen Fahrwerkes nebst Rahmen wird nicht beeinträchtigt. Der angetriebene Radsatz ist mit zwei Haftreifen belegt.

Während die Modell-Treibachse fest gelagert ist, hat die A-Achse seitlichen Spielraum. Vor- und Nachlaufdrehgestell sind federnd gelagert, und beide haben ebenfalls großes seitliches Spiel. Das ermöglicht es, die Lok auch in kleineren Radien – empfohlen werden mindestens 360 Millimeter – einzusetzen.

Bei der Vielzahl der einzeln angesetzten Teile wagt man die Lokomotive kaum richtig anzufassen, und in der Tat ist Vorsicht geboten. Vielleicht aber hat der Hersteller ja eher Sammler im Auge. Die Lok lässt sich noch →



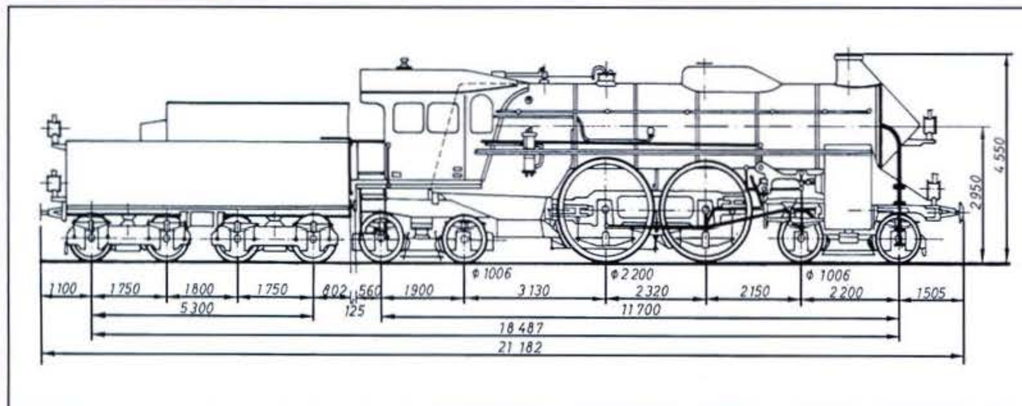
Schau` mir in die Augen: Die stromlinienförmig gestaltete Frontpartie ist sehr gut getroffen. Die Griffstangen sind bereits fertig montiert.



Mess- und Datenblatt

S2/6 der Bayerischen Staatsbahn von Brawa in H0

Modell Eisen Bahner



Steckbrief

Hersteller: Brawa, Remshalden
Bezeichnung: S2/6 3201 der Bayerischen Staatsbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2003/04
Epoche: I
Katalognummer: 0650
Im Handel seit: September 2004
Andere Ausführungen: 15001 der DRG; graue Ursprungsvariante; alle drei als AC-Digital-Version
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 442 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Bügelkupplungen oder Kupplungsimitate für Vitrine
Normen: NEM, CE
Preis: Zirka 450 Euro (Gleichstrom analog)/490 Euro (digital, Wechselstrom); die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen

Elektrik

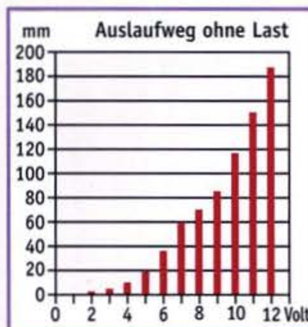
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Vorlaufgestell der Lok und drei Tenderradsätze
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Wechselnd vorn/hinten
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf B-Kuppelachse; Vorbild-Treibachse wird über Gestänge mitgenommen
Schwungmasse: Zwei, ø 13,5 x 9,5 mm
Haftreifen: Zwei, auf Modell-Treibradsatz
Zugkraft: Ebene: 105 Gramm (Zug mit 62 Achsen)
3 % Steigung: 80 Gramm (Zug mit 48 Achsen)
8 % Steigung: 60 Gramm (Zug mit 36 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Steuerungsstange und Schmierpumpen entfernen, Schrauben auf Unterseite lösen, Gehäuse abziehen; Achtung: Nichts für Hobby-Einsteiger!
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Kupplungsimitationen, Führerhausleitern, Kolbenstangen-Schutzrohre, Bahnräumer hinten
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	21182	243,5	245,5
Achsstand der Lok	11700	134,5	134,5
Treibraddurchmesser	2200	25,3	25,4
Achsstand des Tenders	5300	60,9	60,7
Höhe Schornstein über SO	4550	52,3	52,9
Gesamtachsstand	18487	212,5	214,5

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,5	5	-
Kriechen	1,5	5	-
U_{Nenn}	12	200	188
$V_{Vorbild}$	9,7	150	110
bei 100 km/h	7,1	100	60

verfeinern, wozu ein Zurüstbeutel beiliegt. Aber Achtung – Zitat Brawa: „Werden die Teile aus dem Zurüstbeutel für Vitrinenmodelle montiert, ist die Lok nicht mehr für den Fahrbetrieb geeignet."

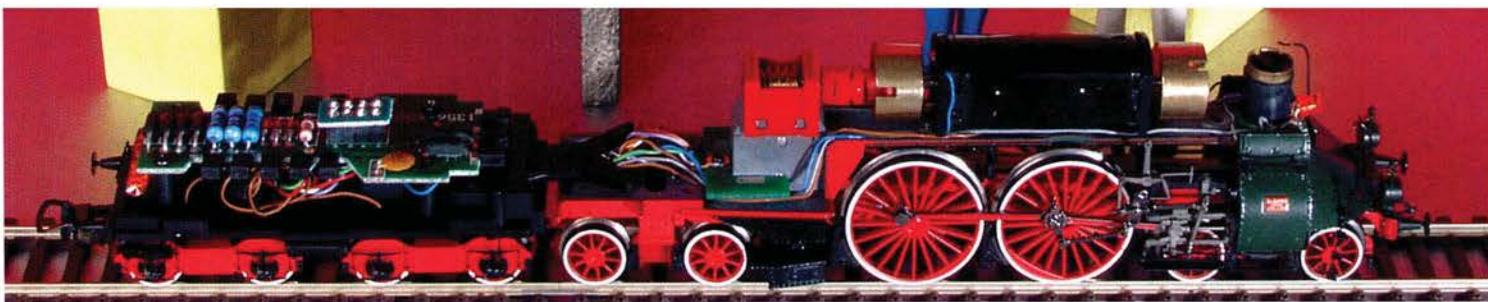
Bei aller Begeisterung über die wirklich reichhaltige Ausstattung für ein Serienmodell haben die Konstrukteure einige modellbahnpraktische Aspekte außer Acht gelassen, und nicht jeder Modellbahner besitzt die Kenntnisse eines Konstrukteurs und die Fähigkeiten eines Uhrmachers. Im Klartext: Für ein Fahrmodell, das auch hin und wieder gewartet und somit demontiert werden muss, hat die Modell-S 2/6 einige Klippen.

Zwar gibt es eine umfangreiche Bedienungsanleitung, doch ist diese äußerst sorgfältig zu lesen und bei der Ausführung einzelner Schritte durch

Schönheit mit Tücken: Nur bedingt ein Fahr-Modell

individuelle Erfahrung zu ergänzen. Ungeübte Modellbahner lassen erforderliche Eingriffe besser gleich vom Fachhändler vornehmen! Die Demontage der Lok ist nicht ohne; wenn es heißt „abziehen", so ist in Maßen Gewalt vonnöten, denn die Gehäuseteile sitzen mitunter ziemlich fest. Die Klippen setzen sich fort, denn es müssen auch angesetzte Kleinteile entfernt werden. Der Zusammenbau gerät schnell zum Puzzlespiel.

Dabei fährt und zieht das Modell gar nicht schlecht. Bei 1,5 Volt rollt die Lok mit Schrittgeschwindigkeit an. Bei 9,7 Volt erreicht sie die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, und bei der Nennspannung von 12 Volt eilt sie mit 200 km/h über die Gleise. Eigengeräusche sind dabei kaum hörbar; die vorgesehene Sound-Version wird also kaum beein-



Die inneren Werte überzeugen, nur sind sie schwer erreichbar. Im Tender finden Decoder und Soundmodul Platz und vorn ein Rauchgenerator.

trächtigt. Auch die Zugkraft geht völlig in Ordnung: In der Ebene gab die Lok erst bei mehr als 105 Gramm auf, das sind 15 vierachsige Wagen. In der achtprozentigen Steigung sind es noch neun Wagen. Allerdings lassen Geschwindigkeit und Zugkraft in engen Gleisbögen nach, hier macht sich doch der große Raddurchmesser mit dem Widerstand der Spurkränze bemerkbar. Ab 1,7 Volt ist deutlich ein Lichtaustritt erkennbar.

Brawas neueste Kreation macht ein Dilemma in der jüngeren Modelltriebfahrzeugentwicklung deutlich: Der Trend zu immer detaillierteren und perfekten Modellen geht trotz guten Fahrverhaltens unweigerlich mit Abstrichen in der Handhabbarkeit einher, zumal bei einer so grazilen Maschine wie der S 2/6. Die Nachfrage – Brawa spricht von über 1000 Vorbestellungen – scheint zwar den Wunsch nach solchen Modellen zu bestätigen, doch soll der Fahr-Bahner zumindest auf die unausweichlichen Kompromisse hingewiesen werden.

Als Vitrinenmodell überzeugt die Diva voll und ganz; als Fahrmodell so lange, wie man sich nicht an den Innereien vergreifen muss. Für die holde Schönheit sind stolze 450 Euro (analog, Gleichstrom) oder 490 Euro (Wechselstrom, Digital-Premium) hinzublättern.

Henning Bösherz



Ein schöner Rücken kann auch entzücken: Die Lampen stehen frei, die Puffer sind gefedert, und selbst an Schürgerät hat Brawa gedacht.

Bekömmlich sind sie, die Salzstangen, sei es als Knabberei oder zusammen mit einer Cola bei Übelkeit. Modelleisenbahner haben Appetit auf ein zeitgemäßes Stangerlgericht in Form der E 32.

Obwohl sich die E 32 schon früher im Roco-Sortiment befand, handelt es sich bei der Neuheit weniger um ein aufgewärmtes Mahl aus den frühen 80er-Jahren als um Frischware. Das erkennt man bereits bei der Entnahme des Modells aus der Schachtel. Ein Blick auf die Dachausrüstung lässt Fortschritte erkennen. Als Pantographen montierten die Österreicher eine Nachbildung des SBS 10, die die Gestalt des Vorbilds gut wiedergibt. Die feinen Stege und Isolatoren an den Stromabnehmern gefallen, ebenso die unauffällige Befestigung der Pantographen. Sonst blieb die Dachausrüstung der E 32 gegenüber dem Vorgängermodell unverändert. Die den Führerständen am nächsten liegenden Maschinenraum-Imitationen entfielen, was aber kein Nachteil ist, da so eine größere Tiefenwirkung entsteht. Der Farbton der vier verbliebenen Einsätze hätte durchaus dunkler ausfallen dürfen. Mit etwas Farbe kann der Modelleisenbahner das einfach realisieren. Eindeutige Fortschritte sind bei der Bedruckung zu verzeichnen. Konturenscharf und gut deckend aufgebracht, sind die Anschriften unter der Lupe lesbar. Am Fahrgestell gebührt die Aufmerksamkeit des Betrachters den verbesserten Radsätzen. Die Laufachsen sehen nicht nur besser aus, sie sitzen nun in gefedert aufgehängten Gestellen. Da die Halleiner eine Kurzkupplungskulisse im Chassis unterbrachten, wirken nun auch keine Zug- und Stoßkräfte mehr auf die Laufachsen. Die Nachbildung der Bremsanlage geriet im Vergleich zu den Radsätzen allerdings deutlich zu grob.

Die alte E 32 war mit 370 Gramm kein Leichtgewicht, die neue steht ihr mit 350 Gramm kaum nach. Obwohl die Vor- →



Die Aufhängung der Kupplung lässt den Frontbereich des neuen Modells (rechts) zierlicher wirken. Auch die Radsätze gefallen.



Die Stirnansicht mit den DB-Einheitslaternen gibt das Aussehen von E32101 ab 1958 wieder.



Die E 32 gehört zu den Klassikern im Roco-Sortiment. Nach mehr als 20 Jahren wurde das Gericht neu abgeschmeckt.

LECKERE

Zwischen den vielen DB-Drehgestellloks sind die gekuppelten Maschinen das Salz an der Stange.



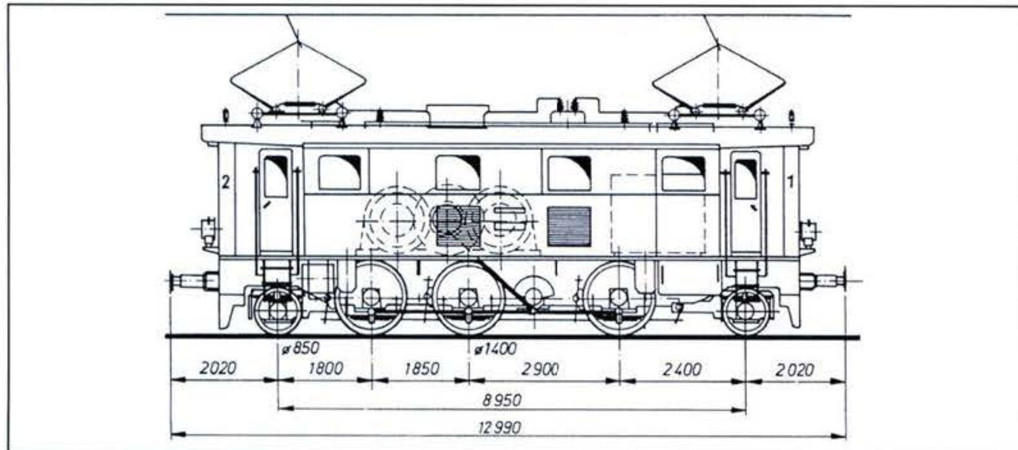
Die Schnittstelle ist so montiert, dass man den Stecker von unten einsetzt. Das Decoderfach ist ausreichend groß.

STANGERLN

Mess- und Datenblatt



E32 der Deutschen Bundesbahn von Roco in H0



Steckbrief

Hersteller: Roco, Hallein
Bezeichnung: E32101 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 1981/2004
Epoche: III
Katalognummer: 63850
Im Handel seit: September 2004
Andere Ausführungen: Wechselstrom-Ausführung
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 350 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte Roco-Universal-Kupplung in NEM-Schacht
Normen: NEM, CE
Preis: 180 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

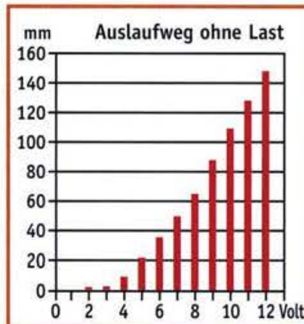
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf 6 Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf mittlere Kuppelachse, die anderen Treibachsen werden über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine, ø 15 x 5 mm
Haftreifen: Keine
Zugkraft: Ebene: 35 Gramm (Zug mit 32 Achsen)
3 % Steigung: 26 Gramm (Zug mit 24 Achsen)
8 % Steigung: 9 Gramm (Zug mit 8 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse spreizen und nach oben abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abschrauben der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Griffstangen, Pufferbohlendetails
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	12990	149,3	149,2
Achsstand der Lok	8950	102,9	102,5
Treibraddurchmesser	1400	16,1	16,1
Laufraddurchmesser	850	9,8	9,8
Abstand 1. zu 2. Kuppela.	2900	33,3	33,1
Abst. 3. Kuppel- zu Laufa.	1800	20,7	21

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,2	6	–
Kriechen	1,9	2	–
U_{Nenn}	12	165	152
$V_{Vorbild}$	7,3	90	49
V_{max}NEM	9,5	126	96

gängerin eine größere Schwungmasse trägt, sind die Auslaufwerte der mit einem anderen Motor ausgestatteten Neuauflage besser.

Dem aktuellen Stand der Technik passte Roco das Innenleben der 1'C1'-Lok an. Der Mittelmotor trägt an einem Ende eine Schwungmasse. So erreicht die angenehm leise Lok praxisgerechte Auslaufwerte. Wer die E32 nicht als Bergziege oder als schwere Güterzuglok missbrauchen will und stattdessen eine gute Stromabnahme schätzt, wird den Verzicht auf Haftreifen begrüßen. In der Ebene befördert E32101 immerhin acht vierachsige Umbauwagen. In der Drei-Prozent-Steigung darf man ihr noch deren sechs, auf der Acht-Prozent-Steilrampe zwei Waggons als Anhängelast zumuten. Das Haupteinsatzgebiet der Vorbilder waren ohnehin der leichte Personenzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen. Aber auch Güterzügen wurden die Originale vorgespannt. Selbst vor kurzen Übergaben oder Nahgüterzügen machte die urige Stangenlok eine gute Figur. Ende der 50er-Jahre verließen wenige Maschinen ihre bayerische Heimat und taten beispielsweise auf der Wiesen- und Wehratalbahn im südlichen Baden-Württemberg Dienst. Weshalb die Bahnoberen einzelne Exemplare ab 1966 in Frankfurt am Main im Verschub sehen wollten, haben Fachleute nie verstanden. 1972 schieden mit E32101 und E32027 die letzten beiden Exemplare der zuverlässigen Baureihe aus. Modellbahner können die E-Lok nahezu freizügig auf Hauptbahnen oder auch auf eingleisigen Nebenstrecken einsetzen.

Die acht E32, zu denen auch die von Roco ausgewählte E32101 gehört, waren mit den erheblich schwereren E52 die schnellsten Stangen-E-Loks der DB. Für 90 km/h waren nach einer Getriebeänderung acht als E32101 bis E32108 be-

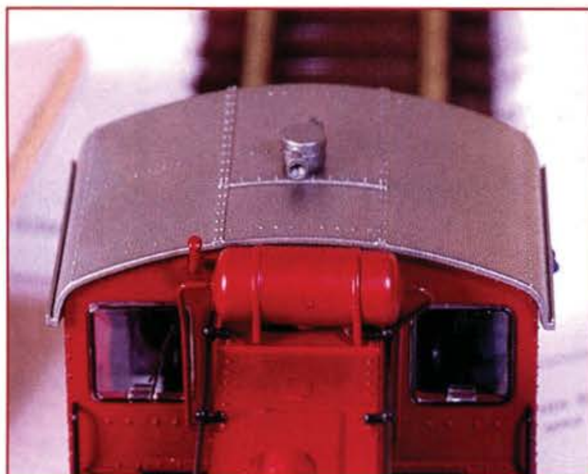


Ein Vergleich des aktuellen Modells mit einer Lok aus dem Jahre 1995 offenbart, dass vor allem der neue Stromabnehmer einen Fortschritt darstellt.

zeichnete Maschinen der ursprünglich 29 ab 1924 gebauten Loks zugelassen. Bei Solofahrt übersteigt die Höchstgeschwindigkeit der Modelle bei zwölf Volt allerdings erheblich den nach NEM empfohlenen Zuschlag von 40 Prozent. Da die Lok bereits bei zwei Volt anfährt, verbleibt trotzdem ein großer Regelbereich. Obwohl Roco auf die Montage von Haftreifen verzichtet hat, wäre es sinnvoll gewesen, die Vor- und Nachlaufachsen zumindest einseitig zur Stromabnahme heranzuziehen. Zu Kontaktschwierigkeiten kam es während des Tests aber nicht. Durch die asymmetrische Platzierung des Birnchens kommt es zu einer ungleichmäßigen Lichtintensität bei den unteren Stirnlampen.

Eine Neuerung stellt die serienmäßige achtpolige Digitalschnittstelle dar, die unten in der Platine sitzt. Das darunter befindliche Decoderfach hat die Maße 22 x 19 x 18 Millimeter. Die Fahrwerte und -eigenschaften im DCC-Betrieb sind sehr gut. Rocos auf den aktuellen Stand der Technik gebrachte E 32 kostet im Fachhandel etwa 180 Euro. Dafür erhält man eine schöne Stangen-E-Lok mit ausgewogenen Fahreigenschaften - eine wirklich appetitanregende Kombination.

Jochen Frickel

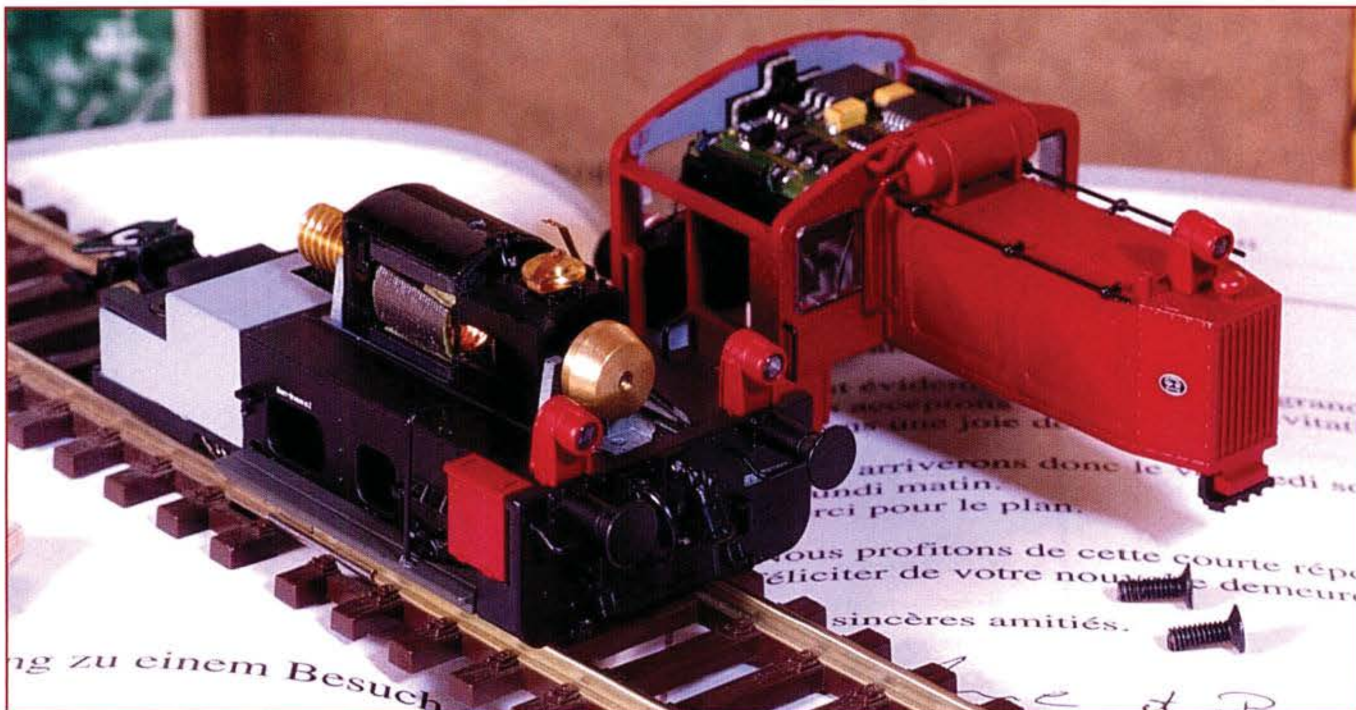

Luftbehälter und Leitungen sind vorbildgerecht dimensioniert.


Selbst Rangierpersonal hat noch ausreichend Platz im Führerhaus.

Polyglott

Mehrsprachigkeit wird im Beruf oft vorausgesetzt. Mit einem Decoder für mehrere Systeme wartet die Köf von Trix auf.

Vielsprachigkeit bewährt sich nicht nur beim Zeitunglesen im Ausland, sondern auch im Modellbahn-Betrieb.



Wer die Werksgarantie behalten möchte, sollte sich die im Bild gezeigte Zerlegung seines Modells verkneifen.

Im Zeitalter der Globalisierung ist es fürs Fortkommen nützlich, wenn man fremde Sprachen beherrscht. Auch bei der Modellbahn steigen die Absatzchancen für polyglotte, sprich vielsprachige Modelle.

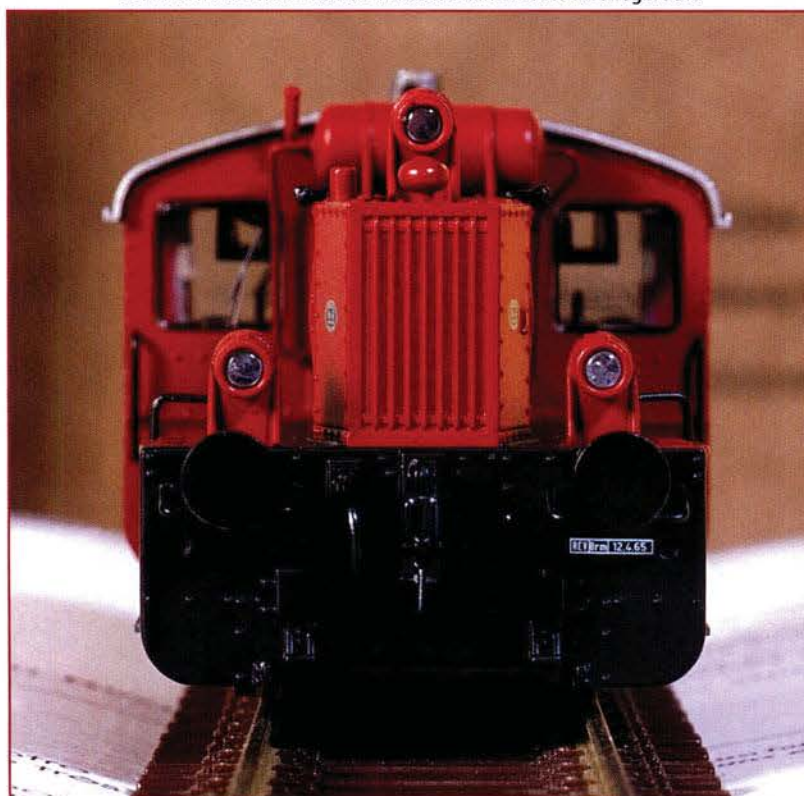
Vom Vorbildeinsatz her müsste die Trix-Köf diese Anforderung eigentlich nicht erfüllen, kam sie doch kaum in die weite Welt hinaus. Als Rangierlok fuhr sie maximal um den Kirchturm. Dass Trix serienmäßig einen Decoder einbaut, hängt mit den beengten Platzverhältnissen zusammen. Schließlich sollte die kleine Lok nur zum Unterbringen einer digitalen Schnittstelle und eines Decoderfachs nicht den Blähboy mit aufgedunsenem Gehäuse spielen. Auch das Verbergen eines Decoders hinter den Vorhängen des Führerstands kam nicht in Frage. Aber wo, wird der Modellbahner fragen, versteckt sich der Elektronik-Baustein? Man findet ihn, wenn man das Führerhausdach abnimmt. Von der Seite muss man schon genau in den Führerstand schauen, um den schwarzen Kasten zu bemerken, in dem sich der Decoder breit beziehungsweise flach macht. Wer nun denkt, dass der Decoder durch einen Kabelwust mit dem Fahrgestell verbunden ist, liegt falsch. Die elektrische Verbindung erfolgt sehr elegant über Blechstreifen vorne hinter der Kühlermaske. Motor und Decoder stehen in gleicher Weise in Kontakt. Dass beim Öffnen der Lok die Hersteller-Garantie erlischt, ist aber schon eine dreiste Drohung von Märklin.

Die Formgebung des nahezu vollständig aus Metall gefertigten Modells wirkt vorbildgerecht. Zu voluminös gerieten aber die Stirnlampen, da die Lichtleiter für die Beleuchtung untergebracht werden mussten. Das Vorbild bietet nicht ausgesprochen viele Details, doch die Trix-/Märklin-Konstrukteure machten sich Mühe, das Wenige korrekt und möglichst freistehend nachzubilden. So gefallen der Luftbehälter und seine Leitungen, die Handläufe und die Rangiergriffe. Dem Modell liegen noch zwei Schlauchkupplungen und zwei Originalkupplungsimitationen zur Selbstmontage bei. Die Zahnräder des Getriebes sind nur bei genauem Hinsehen auf der rechten Seite durch die Aussparungen im Rahmen zu erkennen. 110 Gramm Lebendge- →

Veränderbare Einstellungen digital

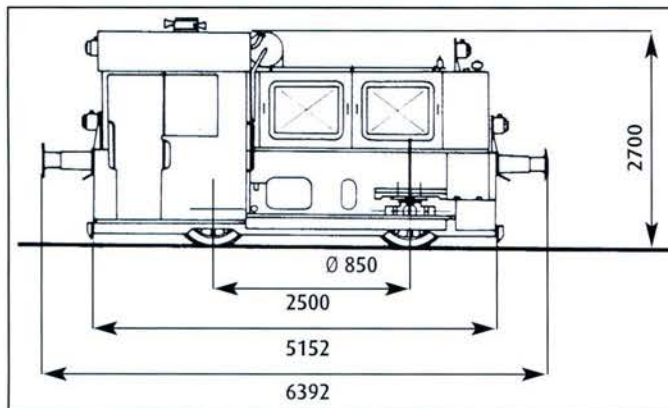
Adresse; Anfahrverzögerung, Bremsverzögerung; Maximalgeschwindigkeit; Impulsbreite zur Motorsteuerung; erweiterte Adresse; Umpolung Fahrtrichtung und Licht; Motorumpolung; Lichtumpolung; Umpolung Gleis

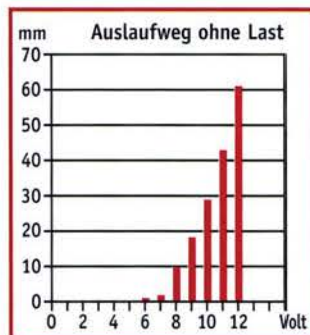
Durch den schlanken Vorbau wirkt die Stirnansicht vorbildgerecht.



MESS- UND DATENBLATT

Köf II der Deutschen Bundesbahn von Trix in H0







Steckbrief

Hersteller: Trix, Göppingen
Bezeichnung: Köf6641 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 1988/2004
Epoche: III
Katalognummer: 22112
Im Handel seit: Juli 2004
Andere Ausführungen: Diverse Märklin-Ausführungen
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 110 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Märklin-Kurzkupplung in Normschacht
Normen: NEM, CE
Preis: 155 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Zahnradgetriebe auf beide Achsen
Schwungmasse: Eine, ø 7 x 4 mm
Haftreifen: Keine
Zugkraft: Ebene: 15 Gramm (Zug mit 38 Achsen)
3 % Steigung: 10 Gramm (Zug mit 16 Achsen)
8 % Steigung: 7 Gramm (Zug mit 4 Achsen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Multiprotokoll-Decoder (Gleichstrom analog, Selectrix, DCC)
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf 4 Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot

Service

Gehäusedemontage: In Bedienungsanleitung nicht vorgesehen. Achtung! Bei Öffnen des Gehäuses erlischt die Werksgarantie!
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Originalkupplungsattrappen, Bremsschläuche
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

Geschwindigkeiten digitale (Werkseinst.)	DCC	Selectrix
V (km/h) in Fs 1	2	<1
V (km/h) in Fs 3	6	3
V (km/h) in Fs 10	17	12
$V_{Vorbild}$(30 km/h)	Fs 14	Fs 18
V_{max}NEM (42 km/h)	Fs 20	Fs 21

U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0
Fs = Fahrstufe

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	6392	73,5	73,6
Achsstand	2500	28,7	28,7
Raddurchmesser	850	9,8	9,7
Höhe über Dach	2700	31	32,1

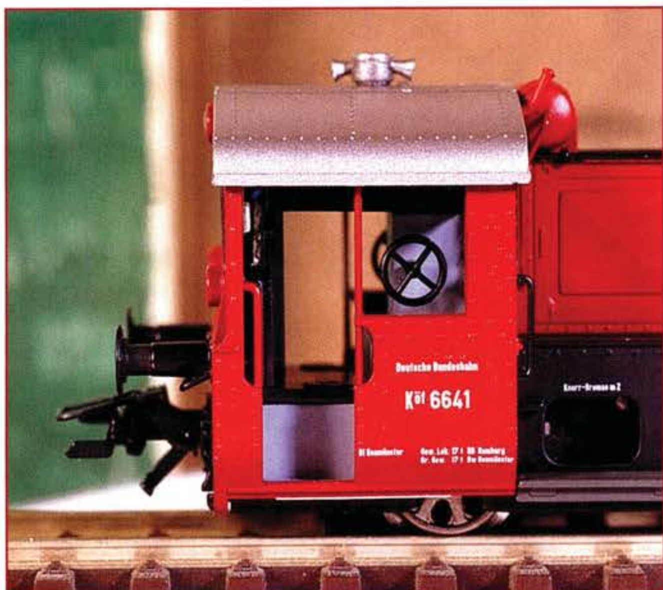
Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	6	3	–
Kriechen	6	3	–
U_{Nenn}	12	112	61
$V_{Vorbild}$	7,5	30	6
V_{max}NEM	7,8	42	8

wicht bringt die kleine Köf auf die Waage. Angesichts des geringen Volumens ist das ein respektables Gewicht. Obwohl Trix löblicherweise auf Haftreifen verzichtet hat, erreicht die kleine Köf gute Zugkraftwerte. In der Ebene befördert die Lok immerhin acht zwei- und sechs vierachsige Wagen. Auf der Acht-Prozent-Steilrampe zieht die Köf noch zwei Zweiachser an. An einen Einsatz im Hochgebirge dachten die Beschaffer des Vorbilds ohnehin nicht. Während die Zugkraft unabhängig vom Stromsystem ist, offenbaren sich bei den Fahreigenschaften Unterschiede. Mit Gleichstrom analog angesprochen, legt die Köf mit drei km/h bei sechs Volt los und erreicht

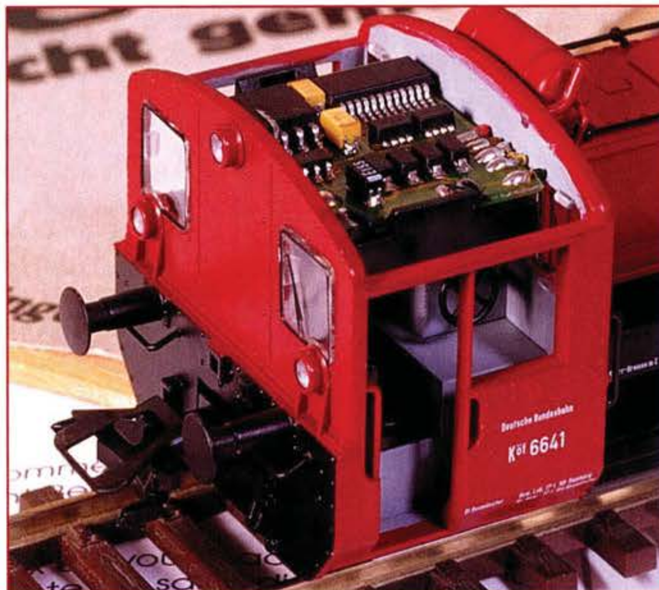
Ob unter DCC oder Selectrix: Die Köf macht viel Spaß im Betrieb

bei zwölf Volt recht flotte 112 km/h. Das Vorbild-Höchsttempo von 30 km/h liegt bereits bei 7,5 Volt an. Aber auch wenn die Lok mit 60 km/h fährt, hat der Betrachter nicht den Eindruck, dass der H0-Lokführer der Raserei verfallen wäre. Die putzige Schwungmasse entfaltet bei Geschwindigkeiten über 60 km/h Wirkung. Darunter sorgt sie immerhin dafür, dass der Zweiachser kurze stromlose Stellen meistert. Trotzdem wäre der Einbau einer Pendelachse, einer Dreipunktlagerung also, eine feine Zugabe gewesen. Dass es während der Test-Fahrten nicht zu Aussetzern kam, ist den sorgfältig gereinigten Schienen zu verdanken.

Die sehr guten Fahreigenschaften unter den beiden Digital-Systemen genießt man ebenfalls nur bei sauberen Gleisen. Mit DCC-Befehlen angesprochen, bewegt sich die Lok zwischen zwei km/h in der ers-



Die Qualität der Beschriftung stimmt, die geschickte Platzierung des Decoders gewährt Führerhaus-Durchblick.



Direkt unter der Dachhaube sitzt gut versteckt das elektronische Hirn, sprich der Decoder der Kleinlok.

ten und 85 km/h in der 28. Fahrstufe. Mit dem neuen Selectrix-Fahrregler von Rautenhaus bewegt sich die Köf mit Geschwindigkeiten von weniger als ein in der ersten und 92 km/h in der 31. Fahrstufe. Interessanterweise erreicht die Köf unter Selectrix das Vorbild-Höchsttempo erst in der 18., im DCC-System bereits in der 14. Fahrstufe. Natürlich lassen sich in beiden Digital-Systemen diverse Parameter ändern. Zur Programmierung muss das Modell selbstverständlich nicht geöffnet werden. Die vom Werk eingestellte Selectrix-Adresse lautet 1, die DCC-Adresse 3.

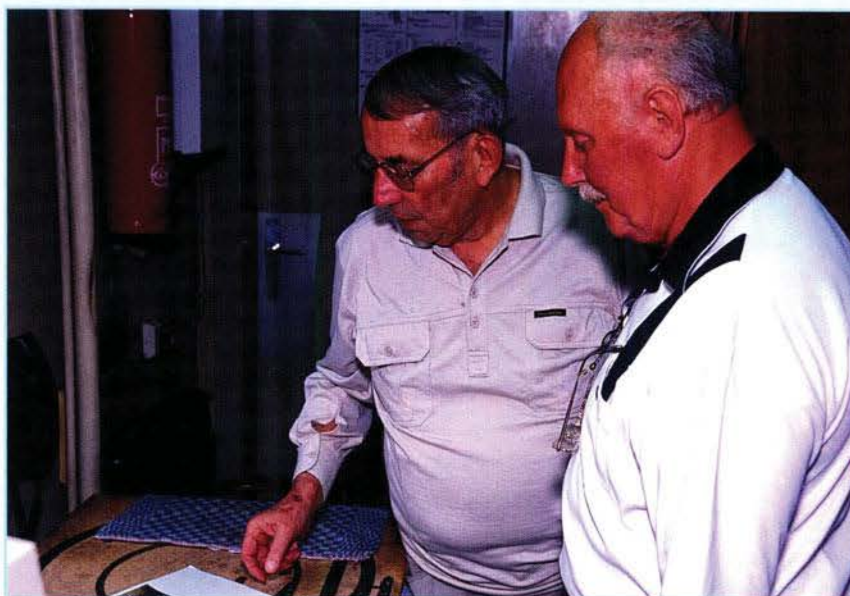
Die Köf ist eine sehr erfreuliche kleine Rangierlok, die gerade durch den mehrsprachigen Decoder auf nahezu jeder Gleichstrom-Anlage ein Zuhause finden sollte. Dazu wartet das Modell noch mit einem sorgfältig detaillierten Metallgehäuse auf. Wenn der Käufer etwa 155 Euro mit in den Laden bringt, sprechen auch Kunde und Fachhändler dieselbe Sprache. *Jochen Frickel*

Was wir brauchen, haben wir



Mit seinen Schmalspurbahnen nach sächsischen Vorbildern besetzt Gerhard Walter seit Jahrzehnten erfolgreich eine H0-Modellbahn-Nische.

Wir schreiben das Jahr 1961. Vor dem Modellbahngeschäft Morgenstern in der Dresdner Oschatzer Straße taucht täglich ein junger Mann auf, der sich minutenlang an der großen Schaufensterscheibe die Nase platt drückt, dann seufzend mehrmals vor dem Eingang hin und her läuft und schließlich das Weite sucht. Der junge Mann war ich und das Objekt meiner Begierde war ein Karton mit den Modellen einer sächsischen VIK und fünf Schmalspurwagen, allesamt von der Berliner Firma L. Herr. Obwohl für mich als Student und meine fünfköpfige Familie zur damaligen Zeit Schmalhans Küchenmeister war, stand die Schachtel dann doch zu meinem Geburtstag auf dem Frühstückstisch. Warum ich diese Episode erzähle? Weil der geistige Vater und Konstrukteur dieses frühen Modellbahn-Kleinods Gerhard Walter war. Gerhard Walter, der Chef der heutigen Firma Technomodell.



Immer für ein interessantes Gespräch gut: Technomodell-Chef Gerhard Walter (li.) und MEB-Autor Georg Kerber an der Testanlage.

Ein gepflegtes Anwesen in Dresden-Klotzsche: Abseits der verkehrsreichen Hauptstraße plätschert ein Springbrunnen inmitten einer Rasenfläche. Dahinter ein Einfamilienhaus mit einem flachen Anbau. Wäre nicht das Firmenschild am Grundstückszaun, käme niemand auf die Idee, dass hier die Wiege des umfassendsten Angebots an feinen Modellen sächsischer Schmalspurfahrzeuge in Deutsch-







Modelle für die Industrie: ZLN-Agrarflugzeug, Planeta-Offset-Druckmaschine und Traktor ZT 300.



Die Epoche III lebt auf der Vorführanlage. Die Bahn ist ein Musterbeispiel für die Gestaltung von DR-Schmalspurbahnen in den 50er- und 60er-Jahren.



Petra Schulze, einzige Frau bei Technomodell, montiert gerade Personenwagen.

land steht. Gerhard Walter (77) empfängt uns in seinem kleinen Büro. Ein moderner Kopierer, ein Computer mit Flachbildschirm und die übliche Büro-Kommunikationstechnik machen sich auf dem Schreibtisch breit. Kein protziger Ledersessel, keine Ölgemälde – eine schlichte Arbeitsatmosphäre. „Wozu?", fragt der Chef, „was wir brauchen, haben wir. In diesem Raum bin ich sowieso nur zum Konstruieren und, um die nötigen Büroarbeiten zu erledigen. Ansonsten bin ich die meiste Zeit auf Motivsuche oder in der Werkstatt", fügt er erklärend hinzu.

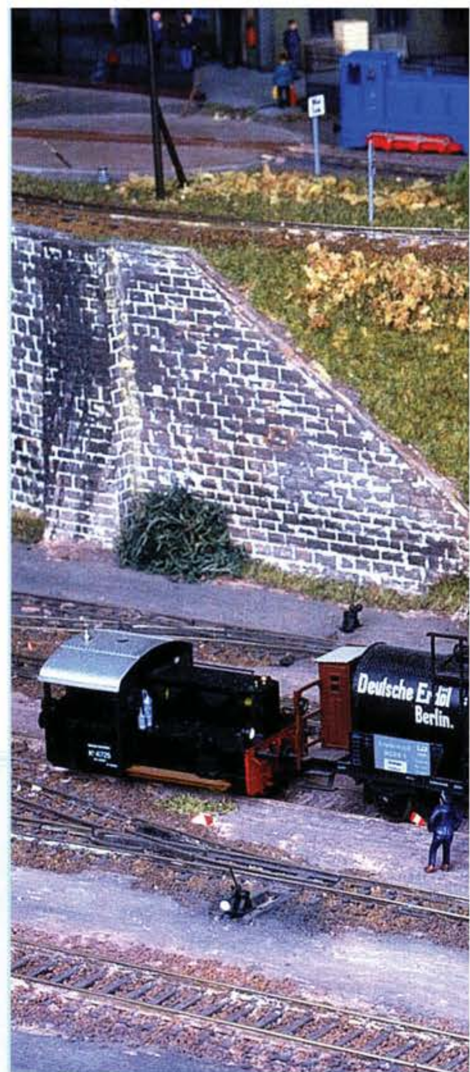
Dann entspinnt sich ein interessantes Gespräch mit dem Hausherrn über seine Arbeits- und Lebensphilosophie. Wir sind dazu ins Obergeschoss gestiegen, um im Wohnbereich einen Blick in seine Vitrinen zu werfen, die gleichzeitig eine Dokumentation seiner Lebenserfolge darstellen. Da sind die frühen Ergebnisse seiner Konstrukteurstätigkeit fein säuberlich aufgereiht: Ein zweifarbiger Wartburg 311, der Trabant 601, der Ackerschlepper Famulus mit angehängtem Landwirtschaftswagen, die Tatra-Zugmaschine mit Culemeyer-Anhänger und austauschbarer Ladeplattform und selbstverständlich der bereits erwähnte sächsische Schmalspurzug auf TT-Gleis. „Ursprünglich hatte ich ein Gleis mit einer Spurweite von 8,5 Millimetern vorgesehen, ganz so, wie es der Maßstab erfordert hätte, aber die Berliner Firma Zeuke & Wegwerth, bekannt für die frühe Entwicklung der Nenngröße TT in der DDR, bestand darauf, dass der Zug auf der ihr genehmen Spurweite von 12 Millimetern zu fahren habe: Welch ein Maßstabs-Fauxpas! Die heute dafür gebräuchlichen Gleise mit einer Spurweite von 9 Millimetern waren zu diesem Zeitpunkt noch unbekannt", erklärt der Hausherr. „Doch wenn Sie mich als Modell-Konstrukteur schon eher kennen lernen wollen, müssen wir noch früher anfangen. Hier sehen Sie eine Reihe von Motorenmodellen: Verschiedene Schiffsdiesel, eine Verdichteranlage und die Modelle von Druckmaschinen für die Offset-Druckmaschinenhersteller Planeta in Radebeul und Cirkon in Leipzig. Als die DDR-Landwirtschaft ihre LPG-Großflächen aus der Luft zu düngen begann, baute ich für das Stickstoffwerk in Pisteritz ein Modell des aus der Tschechoslowakei importierten Agrarflugzeugs im Maßstab 1:50. Schließlich habe ich in den 40er-Jahren bei Junkers den Beruf eines Flugmotorentechnikers gelernt", fügt er hinzu. Im selben Maßstab entstand für das Traktorenwerk Schönebeck das Modell eines Traktors ZT 300. Vieles gäbe es noch zu bestaunen. So die Architekturmodelle für die Umgestaltung des Berliner Alexanderplatzes in der Rathausstraße gegen- →

Nur auf Bestellung fertigt man die sehr aufwendig gestalteten IIe-Fahrzeuge.





Neben Standard-Ware produzieren die Dresdner auch Erinnerungsmodelle, so zum Beispiel für den MOROP-Kongress im Jahre 1971.



über dem Fernsehturm und eine Vielzahl von Plaketten als Relief-Darstellungen und Kupferprägungen, seine gepflegte Sammlung von N-Fahrzeugen und die hervorragend gestaltete Schmalspuranlage in der Nenngröße H0. Natürlich nach sächsischen Motiven und ausschließlich mit Technomodell-Fahrzeugen bestückt. Doch uns drängt es, an die Wiege dieser Pretiosen zu gelangen, und so geht es wieder abwärts in die Werkstatt.

Es riecht nach Plastik und heißem Öl. An einem Arbeitstisch feilt ein junger Mann an einer Stahlform, am Fenster sitzt eine Frau und montiert Wagenkästen. „Und die übrigen Mitarbeiter?", frage ich. „Einer hat heute Urlaub", lächelt Gerhard Walter. „Ansonsten gibt es keine Übrigen. Wenn Sie nicht meine Frau und mich dazuzählen. Schauen Sie," versucht er zu erklären, „Wir sind ein reiner Handwerksbetrieb. Wir bauen unsere Plastspritz-Werkzeuge selbst, wir spritzen unsere Modellteile, bemalen und bedrucken sie und montieren am Schluss alles von Hand. Genau das macht die Besonderheit unseres Manufakturbetriebes aus. Und diese handwerkliche Fertigung hat natürlich ihren Preis. Von einhundert Modelleisenbahnern interessiert sich einer ernsthaft für sächsische Schmalspur-Bahnen in H0. Für dieses eine Prozent fertigen wir unsere Modelle an und daran sind auch die Stückzahlen orientiert. Diese bestimmen die Technologie, unseren Maschinenpark und unsere Werkzeugkonzeption. Wir sind ein Kleinserienhersteller, und dementsprechend ist auch unsere Betriebsgröße dimensioniert."

Und dann erklärt er uns die Struktur: An erster Stelle steht die Modellentwicklung. Dann folgt der Werkzeugbau, die Kunststoffspritzerei, Lackiererei, Montage und die Erprobung. „In unserem Werkstatt-Anbau befindet sich eine Kunden-Vorführanlage in H0e. Hier findet einmal im Monat ein Verkauf statt und in der Vitrine können sich die Kunden über das Gesamtsortiment unserer Erzeugnisse in-

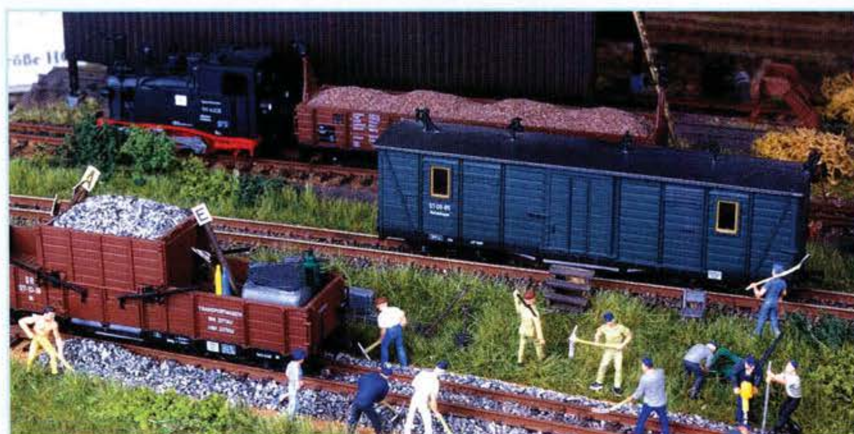


Für die Modelle müssen unzählige Formen gefertigt und natürlich gelagert werden.



Jedes Einzelteil muss entgratet, geprüft und eingebaut werden. Der Lohn ist eine tolle Qualität, die aber auch ihren Preis hat.

Die H0e-Rollböcke von Technomodell sind bei der Nachgestaltung vorbildgerechter Betriebssituationen wichtige und darum begehrte Accessoires.

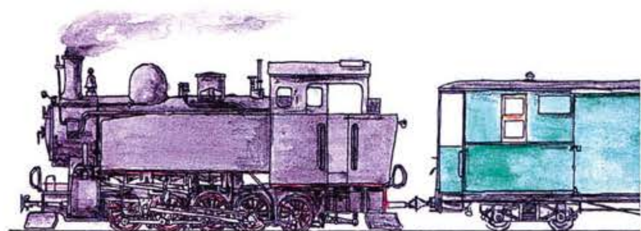


Das Sortiment bereichern auch Dienstfahrzeuge zur Nachbildung von Bauaktivitäten.

formieren", erläutert Gerhard Walter. Da begreifen wir auch die Philosophie des Firmenchefs. Das Sortiment an sächsischen Modellfahrzeugen ist nahezu lückenlos: Von der IK und den zweiachsigen Personen- und Güterwagen aus den 1880er-Jahren bis zu den Reko-Varianten der 1970er-Jahre und der Gegenwart. „Wir bedienen unser Klientel mit sächsischen Schmalspureisenbahnen über fünf Epochen", plaudert der Unternehmer stolz. „Und vor dem Verpacken in die charakteristischen Technomodell-Schachteln wird natürlich jedes Triebfahrzeug auf unserer Teststrecke überprüft." Und dann sind da noch die H0e-Gleise made by Walter. „Sofort nach Gründung unseres Handwerksbetriebes im Jahre 1966 wurde für die sächsischen Schmalspurmodelle ein eigenes Gleissystem mit der nunmehr richtigen Spurweite von 9 mm entwickelt. Dieses Gleis war als H0e-Gleis hinsichtlich Schwellenhöhe und -abstand sowie der Schienenhöhe dem damals weltweit führenden H0-Pilzgleis adäquat. Wir fertigen übrigens ausschließlich Flexgleise", erläutert der Chef, „Schließlich hat jeder seinen eigenen Gleisplan im Kopf, den er verwirklichen will." Natürlich gehören auch Weichen und Kreuzungen zum Sortiment. Mit den authentisch nachgebildeten sächsischen Weichen-Stellböcken hat man quasi ein Marktmonopol. Und weil viele Modelleisenbahner eine Verbindung zwischen der Regel- und der Schmalspur im Modell suchen, gibt es auch ein Dreischienengleis im Angebot. Hier findet man dreischienige Weichen und Kreuzungen - übrigens rechte und linke, wie sie nur in Sachsen gebaut wurden. „Neuerdings haben wir auch einen langsam laufenden elekto-motorischen Weichenantrieb im Angebot", fügt unser Gesprächspartner hinzu.

Hinter der H0e-Vorführanlage stehen in einer Vitrine Modelle im Maßstab 1:22,5. Verschiedenen Lokomotiven der Baureihen IK und IV K, Güter- und Personenwagen sowie Gleise. „Haben Sie die auch im Angebot?", will ich wissen. „Nur auf Bestellung", bestätigt Gerhard Walter, „das sind Unikate, bis hin zur gewünschten Lok-Nummer, und sie fahren natürlich auf IIe-Gleisen mit 32 Millimetern Spurweite. Es sind also keine IIm-Adaptionen", betont er.

Zufrieden und mit einem wunderschönen Rollwagen in der Tasche sit- →



German Sander überprüft Spurweite und Funktion der Weichen, damit der Kunde später auch Freude an seiner Anlage hat.



zen wir bei einer Tasse Kaffee zum Abschluss unseres Besuches mit dem Hausherren in dessen Wohnzimmer zusammen. Und dann geraten wir doch noch einmal ins Philosophieren. Der gebürtige Dresdner, der kaum mit sächsischem Akzent spricht, resümiert über seine Anfänge: „Nach meinem Maschinenbau-Studium war ich als Ingenieur in der Kfz-Branche tätig. Und da ich bereits vorher vor der Dresdner Handwerkskammer meinen Modellbau-Meister gemacht hatte, lag es nahe, beides miteinander zu verbinden. Ich begann, die Kraftfahrzeuge meiner Umgebung im Modell nachzubauen. Da die Firmen Herr in Berlin und das Spezialprägewerk Annaberg-Buchholz Bedarf an Modellvorlagen hatten, habe ich für sie auch die Urmodelle angefertigt. Für die Kamenzer Firma Haufe haben wir sogar Spritzguss-Formen hergestellt."

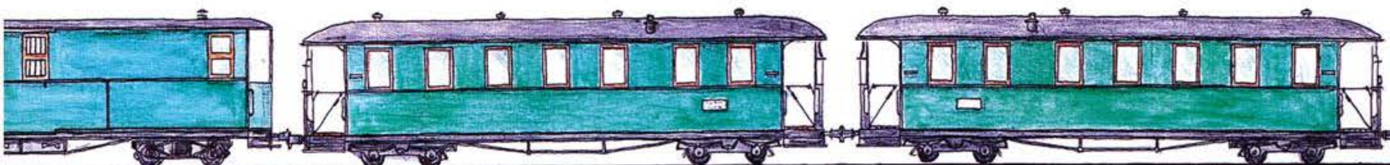
Ganz bescheiden, findet er es nicht erwähnenswert, dass er mit der Serienfertigung seines bekannten Schmalspurzuges bereits in den 1950er-Jahren eine ganz neue Entwicklung im DDR-Modellbau eingeleitet hatte. „Mein Interesse an Modelleisenbahnen bestand schon seit meiner Kindheit in den 1940er-Jahren", gesteht unser Gastgeber. So ist es nur folgerichtig, dass Gerhard Walter im September 1966 seinen eigenen Handwerksbetrieb einrichtete. Wie er die Verstaatlichungswelle in der DDR überstand und seine Selbständigkeit bewahren konnte, wollen wir wissen. Der Senior lächelt: „Durch Bescheidenheit, Konsequenz, Wirtschaftlichkeit und durch die Erkenntnis, dass jede Abhängigkeit irgendwann einmal zur Fessel wird. Allerdings," fügt er hinzu, „meine Auszeichnung als anerkannter Kunsthandwerker im Jahre 1977 hat meine Nische in der sozialistischen Planwirtschaft zusätzlich gesichert." Prämissen, die sich Walter sein Leben lang zum Grundsatz gemacht hat. Heute steht der Name Technomodell für feine Modellnachbildungen sächsischer Schmalspurbahnen und ein Höchstmaß an Detail- und Funktionstreue. Dabei sind die Entwicklungen nicht nur rein maßstäbliche Nachbildungen, sondern sie stecken auch voller Innovation. So wurde das Modell des sächsischen Rollwagens zwar vorbildgetreu mit zwei dreiachsigen Drehgestellen versehen. „Die sind aber nicht als Drehgestelle funktionsfähig. Sie liegen nämlich mit ihren Außenrahmenlagern beim Vorbild zu dicht hinter den Rahmenträgern und würden bei der Bogenfahrt stets an diese anstoßen. Also habe ich sie fest installiert und nur die beiden Mittelachsen der Drehgestelle funktionsfähig konstruiert. Bei allen übrigen (feststehenden) Rädern wurden die Spurkränze etwa 0,2 mm über Schienenoberkante abgefräst, was selbst bei genauem Hinsehen



Schmalspur-Loks rollen bei Bedarf auch auf Normalspur-Spezialwagen zur Reparatur. Hersteller des H0-Waggons ist Technomodell.



Die nostalgische Dampfwalze war in den 60er-Jahren beliebtes Detail. Links das Serienmodell, rechts das Handmuster.



Zeichnung: G. Kerber

nicht zu erkennen ist." Dass er für alle seine Modelle Gebrauchsmusterschutz erhielt, findet er nicht erwähnenswert.

Doch die Krönung, wenn überhaupt eine solche Hervorhebung möglich ist, ist die Nachbildung der sächsischsten aller Schmalspurloks, der IV K. „Wenngleich ich chronologisch vorgegangen bin und zunächst die I K gebaut habe, hat mich doch die Entwicklung der IV K am längsten beschäftigt", gesteht er. Wie sein Vorbild, so ist auch das Modell eine echte Meyer-Lok, das heißt, dass beide Triebwerke in Drehgestellen sitzen. Die Modellparade in der Vitrine umfasst nicht nur Bemalungs- und Beschriftungsvarianten, sondern unterscheidet sich auch durch konstruktive Besonderheiten (Heberlein-



Fotos: A. Stirl

„Je kleiner die Werkstatt, umso größer muss die Ordnung sein", sagt Gerhard Walter.

bremse, Körding-Saugluftbremse). Und wenn das Wunderwerk auf das Vorführgleis gestellt wird, beginnen die Triebwerke kaum merklich zu arbeiten und leise summt dazu der Faulhaber-Motor. Aufbruchstimmung bei Walters im Wohnzimmer. Vorsichtig fragen wir den rüstigen Senior nach seinen Plänen. „Aber selbstverständlich haben wir noch Ziele", antwortet er mit Überzeugung. Und dann spricht er von neuen Vorhaben und der Idee, der sächsischen H0e-Bahn noch eine H0f-Feldbahn beizufügen. „Was denken Sie, wie viele Feldbahnen es in Sachsen gab", schwärmt er, „in Kies- und Lehmgruben, in Ziegeleien und bei der Industrie. Das ist ein weites Feld! Wir hoffen, zum Jahresende die ersten Verkaufsmuster auf die Feldbahnschienen stellen zu können", fügt er schmunzelnd hinzu. Welche technischen Finessen Gerhard Walter umsetzt, darauf darf man gespannt sein.

Georg Kerber

Getreu dem Vorbild: Im Personenverkehr der 1950er-Jahre war der Wismarer Schienenbus, hier im Bf Finowfurt, allgegenwärtig.

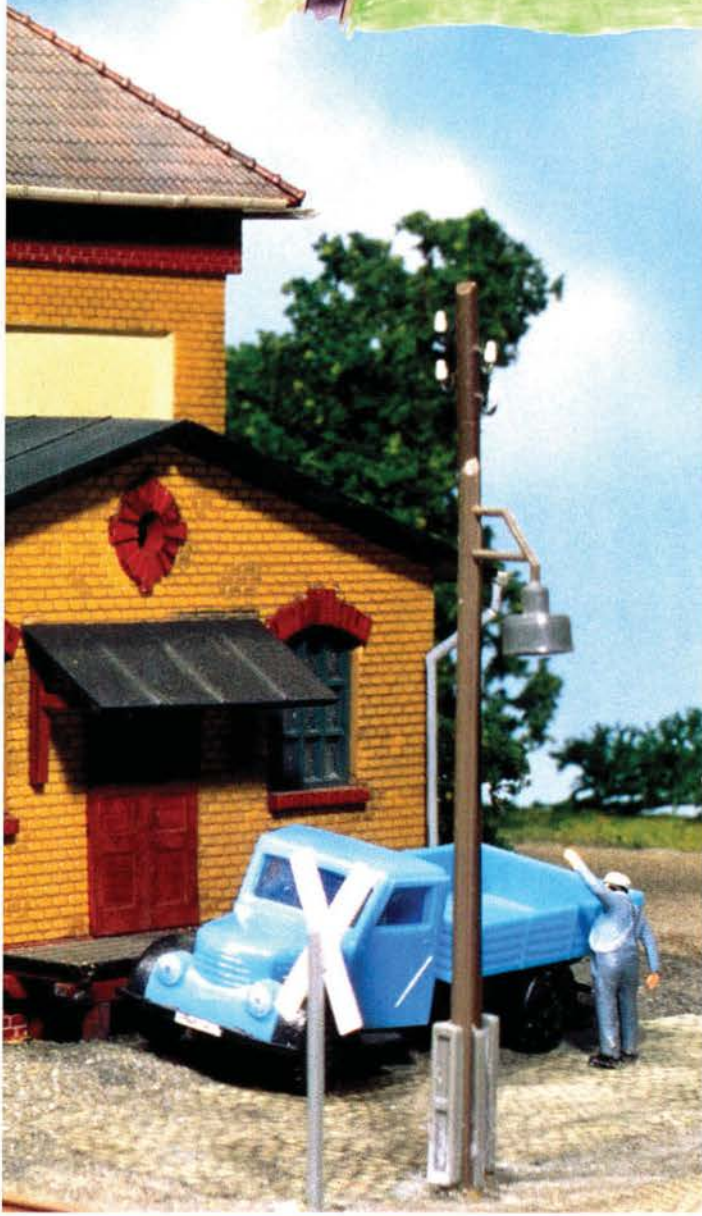


Unter den Kleinen etwas Besonderes war die Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn (EFE). Das nordbrandenburgische Eberswalde, nicht von ungefähr auch märkisches Wuppertal genannt, war schon zu preußischer Zeit ein Zentrum der Industrie. So hatte die Bahn 1945 nicht weniger als 18 Anschließer zu bedienen. Viele dieser Betriebe existierten auch zu DDR-Zeiten weiter, hatten zudem zum Teil eigene Bahnfahrzeuge.

Eine Umsetzung ins Modell ist folglich von vornherein mit reichlich Güterverkehr und Rangierbetrieb verbunden. Wählt man überdies eine Zeit, in der noch Personenzüge fuhren, sollte eine Modell-Kleinbahn dieser Art ein Publikumsmagnet sein. Diesen Gedankengang hatten auch die Mitglieder des Vereins der Oberbarnimer Eisenbahnfreunde in Eberswalde anfang der 1990er-Jahre. Eine Art Denkmal wollten sie ohnehin der heimischen Kleinbahn setzen. Beschlossen wurde, den Anfang mit dem Ende zu machen, nämlich zunächst den Endbahnhof Finowfurt im Maßstab 1:87 nachzubauen und zwar im Zustand der 50er- und 60er-Jahre.

Der Weiterbau Richtung Eberswalde sollte, so war man sich schnell einig, Schritt für Schritt erfolgen. Wobei einzelne Streckenteile Priorität erhielten, um bei in Aussicht genom-





Ehrgeiziges Projekt in Nordbrandenburg: Die Oberbarnimer Eisenbahnfreunde bauen eifrig die Eberswalde-Finowfurter Kleinbahn im Maßstab 1:87 nach.

Der Anfang, nicht das Ende

menen Ausstellungen auch vor Fertigstellung des Gesamtprojekts Fahrbetrieb zeigen zu können.

Recht zügig wurde der Bahnhof Finowfurt, der aus drei Modulen oder, korrekter, Segmenten besteht, in Rahmenbauweise mit geschlossener Grundplatte fertiggestellt. Für die Planung und die Entwicklung der Norm zeichnete Ulrich Thorhauer verantwortlich.

Die größte Schwierigkeit beim Anlagenbau nach Vorbild sind bekanntlich die Gebäude, da sie in den seltensten Fällen als handelsübliche Bausätze zur Verfügung stehen und die Modifikation von Bausätzen oft nicht zum gewünschten Ziel führt. Die vorbildgerechten Gebäude stellten für die eifrigen Oberbarnimer Eisenbahnfreunde jedoch kein unüberwindliches Hindernis dar.

Das Finowfurter Empfangsgebäude errichtete Mitglied Walter Bauchspies, den Triebwagenschuppen und den Lokschuppen mit Werkstatt erbaute Ulrich Thorhauer. Die Wohnhäuser in Bahnhofsnähe entstanden aus Bastelkistenmaterial und kamen dem Vorbild zumindest sehr nahe.

Als Baumaterial verwandten die Modell-Architekten Kunststoffprägeplatten von Auhagen. Nach Zeichnungen und Fotos als Vorlagen wurden die Platten in mühevoller Kleinarbeit bis in die Details den Vorbildern angepasst und zu rundum stim- →

Betriebsamkeit: Die Behandlungsanlagen wurden relativ frei nachempfunden, da die Vorbilddokumentation Lücken aufweist.



Wiedererkennungseffekt: Die Miniaturausgabe der Kleinbahn hält Erinnerung an bessere Zeiten wach

migen Baukörpern zusammengefügt.

Das gesamte Bahnhofsareal wurde so auf den drei Segmenten untergebracht, dass der Gleisplan einen vorbildgerechten Betrieb ermöglicht. Leichte Kompromisse wurden dabei bewusst in Kauf genommen.

Bei den Segmentabmessungen und den Übergängen stützten sich die Eberswalder Modellbauer auf keine der gängigen Normen. Schließlich stand für sie fest, dass ihre Kleinbahn mit dem ihr eigenen typischen Betrieb auch individuelle Vorgaben erforderte.

Zwei Ziele behielt Ulrich Thorhauer bei seiner Normierung deshalb besonders im Blick: Die Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn (EFE) sollte in ihren wesentlichen Grundzügen nachgebildet werden, um die Betriebssituation überzeugend darstellen zu können, und zudem sollte ein reibungsloser Ausstellungsbetrieb gewährleistet sein.

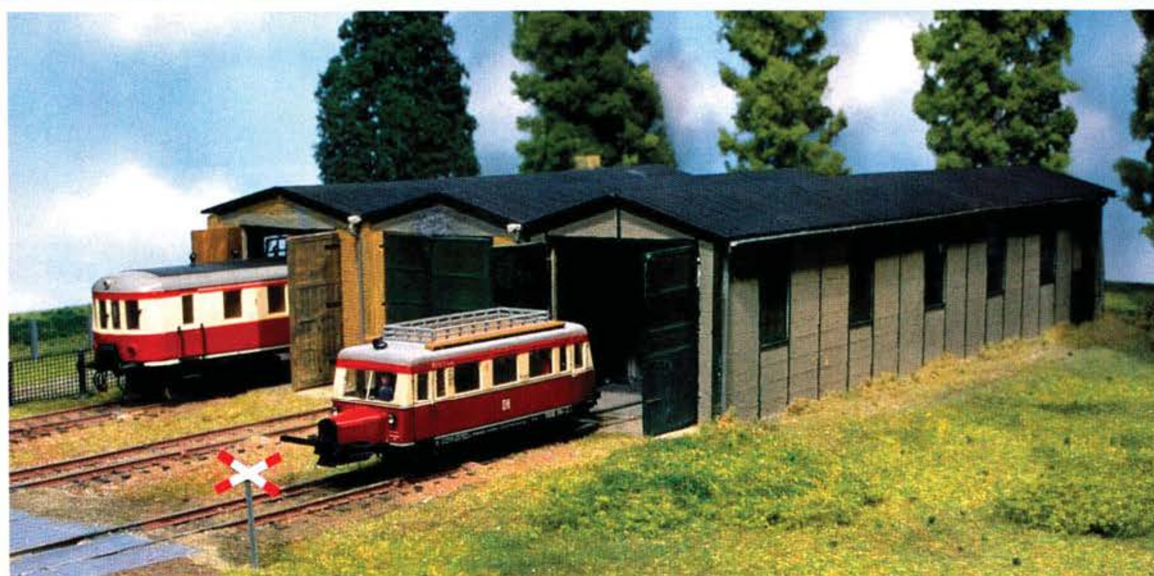
Dass beide Aspekte erfolgreich in die Tat umgesetzt wurden, zeigten bereits bei verschiedenen Präsentationen die Reaktionen des Publikums. Die Wiedererkennung ist den Oberbarnimer Eisenbahnfreunden dabei die schönste Bestätigung.

Das Gleismaterial stammt von Pilz und wurde direkt auf der Grundplatte verlegt. Die Weichen werden unterflur mit Motorantrieben, ebenfalls von Pilz, angesteuert.

Das Einschottern der überzeugend gealterten Gleise erfolgte nebenbahntypisch mit Sand, der vom Ostseestrand stammt und vor der Verarbeitung sorgfältig gesiebt wurde. Die dezente Einfärbung verleiht dem Oberbau das charakteristische Flair der EFE-Kiesbettung.

Der kurze Finowfurter Hausbahnsteig entstand aus Streichhölzern und Schienenprofilen.





Der Triebwagenschuppen entstand komplett im Eigenbau. Das Vorbild beherbergte einst die Trieb- und Personenwagen der EFE.

Für den Bahnsteigbelag griffen die Eberswalder ebenfalls auf feinen Sand zurück.

Ladestraße und übrige Straßen bestehen aus selbstklebenden Folien, die durch einen entsprechenden Unterbau ihre leichte Wölbung erhielten. Verdünnte Abtönfarbe verleiht dem eigentlich recht sterilen Material ein vorbildgetreueres Aussehen.

Auch bei der Landschaftsgestaltung spielte Sand eine maßgebende Rolle. Als Grund- und Ausgleichssubstanz eignet er sich hervorragend, Gebäude, Straßen und Bahnanlagen bündig ins landschaftliche Umfeld zu integrieren. Zu diesem Zwecke wurde der Sand aufgeschüttet und dann ganz gezielt auf dem Gelände verteilt. Eine mit verdünntem Holzleim gefüllte Spritze tat gute Dienste bei der Fixierung.

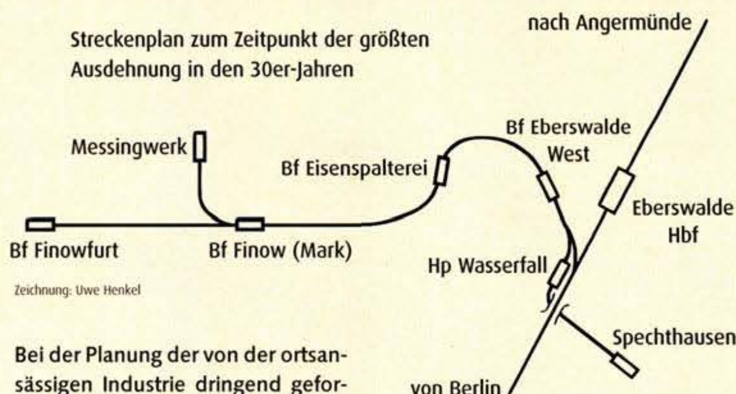
Streufasern und Flockage als Bodendecker ließen das Bahnhofsumfeld ergrünen. Bäume von Heki sowie in Eigenarbeit belaubtes Seemoos übernehmen den Part des Hochwuchses.

Bei den Lampen begnügten sich die Oberbarminer Eisenbahnfreunde mit Attrappen, wandten aber dafür viel Geduld beim Bau von Telegrafenmasten auf. Die Zäune, teils nachbehandelt, stammen aus dem Auhagen-Sortiment.

Da von den Lokbehandlungsanlagen der Einsatzstelle keine detaillierten Aufnahmen beizubringen waren und heute nur noch das Fundament der Bekohlung existiert, mussten die Eberswalder improvisieren. Um den Betrieb etwas abwechslungsreicher zu gestalten, entschied man sich, eine kleine Dienststelle um den Lokschuppen mit einer nebenbahntypischen Bekohlungsanlage zu errichten.

Die Bekohlung verfertigten die Modellbahner aus Kunststoffprofilen und -platten im Eigenbau. Ein funktionsloser Kran von Faller →

Die Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn (EFE)



Bei der Planung der von der ortsansässigen Industrie dringend geforderten Bahnverbindung entlang des Finowkanals favorisierte man anfangs eine schmalspurige Kleinbahn. Die endgültige Genehmigung zum Bau und Betrieb einer normalspurigen, nebenbahnähnlichen Kleinbahn wurde vom preußischen Staat im Januar 1906 erteilt. Mit dem Bau der 9,78 Kilometer langen Strecke wurde die „AG für Bahnbau und Betrieb" in Frankfurt am Main beauftragt. Bereits am 4. März 1907 wurde das erste Teilstück bis zum Bahnhof Heegermühle für den Güterverkehr in Betrieb genommen. Schon am 17. Oktober 1907 begann der Personenverkehr (eingestellt am 28. Mai 1961) nach Fahrplan bis zum Endbahnhof Schöpfurth, später in Finowfurt umbenannt. Die größte Ausdehnung der Strecke war 1931 erreicht, als für den Ausflugsverkehr der Haltepunkt Wasserfall eingerichtet und für den Güterverkehr der Abschnitt bis Spechthausen eröffnet wurde. Der Schwerpunkt des Bahnbetriebs lag stets beim Güterverkehr. Dies änderte sich auch nicht, als mit dem 1. Januar 1950 die Deutsche Reichsbahn Eigentümerin wurde. Der drastische Niedergang setzte erst mit der Wende ein. Die letzte Rangierfahrt erlebte die Bahn am 4. März 1996.

Uwe Henkel

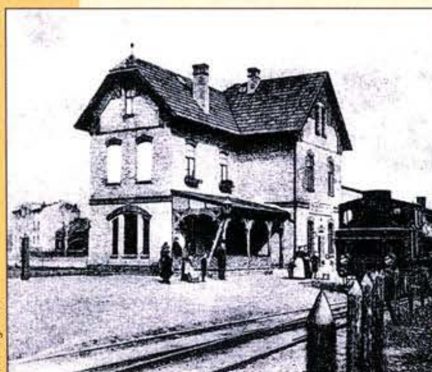


Foto: Slg. Koch

Das Finowfurter Empfangsgebäude blieb bis heute fast unverändert.

Vor dem stattlichen Lokschuppen mit angebauter Werkstatt posieren der Wismarer und die 91 534 mit Oberlicht-Oldtimern.





Kleine Szenen beleben jede Anlage: Am Bahnhof Finowfurt werden gerade Güter umgeschlagen, für den Weitertransport per Bahn bestimmt.

Anlagen-Steckbrief

Mehrteiliger H0-Bahnhof, Rahmenbauweise mit geschlossener Grundplatte

Maße: Zwei Segmente à 1,2 x 0,8 m, ein Segment 0,8 x 0,8 m

Erbauer: Oberbarnimer Eisenbahnfreunde e.V., Eberswalde

Epoche: III

Bauzeit: 1,5 Jahre (derzeit Weiterbau der Nebenbahn)

System: Zweileiter-Gleichstrom

Gleislänge: Zirka 15 m

Gleismaterial: Pilz

Rollendes Material: Hauptsächlich Piko, Roco, Fleischmann

Betrieb: Noch analog

Besonderheiten: Alle Gebäude Eigenbau, maßstäblich nachgebildet

Anlagenthema: Endbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn

Vorbild: Bahnhof Finowfurt

dient der Andeutung der Tenderbefülllung mittels kleiner Hunte. Die Abmessung der Behandlungsanlage wurde so gewählt, dass auch eine 52 Platz findet, die auf der Vorbildstrecke früher viele Leistungen übernahm.

Die Gleise des Bahnhofs sind so angelegt, dass Personenzüge am kurzen Bahnsteig halten können, obwohl dieser unmittelbar neben den Einfahrweichen liegt. Das Zerlegen und Zusammenstellen der Züge erfolgt wie beim Vorbild auf den zwei Bereitstellungsgleisen und dem Freiladegleis, in die sich das Streckengleis hinter dem Bahnsteig verzweigt. Das hier ebenfalls abzweigende Stichgleis, das die Ladestraße quert, führt in die abseits gelegene Ortschaft Finowfurt.

Die Bereitstellungsgleise enden samt neuerlicher Abzweigung vorbildgetreu im dreigleisigen Trieb- und Personenwagenschuppen. Lokschuppen und Einsatzstelle nebst Behandlungsanlagen sind nur über die Einfahrweiche in Höhe des Bahnsteigs zu erreichen.

Lokbespannte Personenzüge, die in Finowfurt enden, müssen anschließend erst in eines der Bereitstellungsgleise gezogen werden, ehe die Lokomotive umsetzen kann. Kein Wunder, dass mit abnehmendem Personenverkehr immer häufiger der Wismarer Schienenbus zum Einsatz kam.

Aber auch das Rangieren von Güterzügen lief und läuft daher auch im Modell in den meisten Fällen über die Einfahrweiche. Im Betrieb ist folglich ein Streckenstück erforderlich, über das die Rangierbewegungen ausgeführt werden können. Dem Vorbild entsprechend ist deshalb auch im Modell die Einfahrt mit einer Trapeztafel gesichert.

Die Steuerung der Modellbahn erfolgt noch analog und wird über Abschaltstrecken realisiert, so dass auch separat rangiert werden kann. Das



Fotos: Koch

Wie bis zuletzt beim Vorbild übernehmen Dieselloks der Reichsbahn-Baureihen V 60, V 100 und V 200 den Güterverkehr.

Nachrüsten mit einer Digitalsteuerung ist vorgesehen.

Beim Betrieb setzen die Eberswalder Modellbahner hauptsächlich auf handelsübliche Fahrzeuge, die auch beim Vorbild anzutreffen waren. Da es freilich viele passende Privatbahnmaschinen nicht zu kaufen gibt, versieht auch schon mal Liliputs 91 ihren Dienst bei der Miniatur-EFE. Bemos Wismarer wurde aber bereits angepasst und Weinerts ELNA soll sich demnächst dazugesellen. Und da den Eberswaldern noch die schweren Kerosinzüge für den sowjetischen Militärflugplatz geläufig sind, wird gelegentlich ein Kesselganzzug mit der Reichsbahn-V 200 eingesetzt. Vorbildgerecht kommen auch die V 100, V 60 oder eben die 52 zum Zuge.

Derzeit bauen die Eberswalder eifrig am Bahnhof Finow. Es ist halt erst der Anfang, nicht das Ende! *Sebastian Koch*

MODELLBAHN AKTUELL

MÜT ▸ *Handregler HC10 für Selectrix*

Der neue Walk-Around-Handregler für Selectrix-Digitalsysteme bietet folgende Eigenschaften: Fünfstellige Lokadressen, zehnstellige Lok- bzw. Zugnamen, Datenbank für 200 Triebfahrzeuge, serielles Interface, Updates vom PC aufzuspielen, Programmierung aller Selectrix-Lokdecoder, acht Zusatzfunktionen der Susi-Sounddecoder schaltbar, Klartext-Anzeige. Der Handregler HC10 der neuen Generation wird in drei Ausführungen zur Geschwingigkeitswahl (Drehregler, Drehimpulsgeber und Tastensteuerung) lieferbar sein. Info: MÜT GmbH, Neufeldstr. 5, 85232 Bergkirchen OT Günding, Tel. (08131)4543830, Fax (08131) 4543858, Internet: www.muet-gmbh.de.

REAL-MODELL ▸ *H0-Stellwerk Ducherow*



Aus gefärbtem Resin mit 0,3-mm-Ätzblechen für Fenster, Türen und Balkon besteht der H0-Komplettbausatz des Stellwerks Ducherow. Das unter Denkmalschutz stehende Vorbild an der Strecke von Pasewalk nach Anklam soll 2005 außer Dienst gestellt werden. Der Bau weist einen ungewöhnlichen Ziegelmauerverband auf: Er besteht mit Ausnahme der Gebäudeecken nur aus Köpfen. Passend zum Stellwerk liefert Real-Modell Schaltkästen (vorne lks.), ebenfalls als Bausatz. Info: Real-Modell, Kloster 8, 25585 Lütjenweststedt, Internet: www.real-modell.de.

US-Corner



Bachmanns GP 40-2 bietet ein erfreuliches Preis-Leistungs-Verhältnis.



Die Nash-Modelle Rambler (re.) und Metropolitan bereichern die H0-Auto-Szene.

Foto: O. Strüber

Kurz nach der Fusion zum Chessie-System rollten ehemalige Loks der Baltimore & Ohio noch mit den alten Nummern und Eigentumsbezeichnungen, aber bereits mit der neuen Lackierung durch die Lande. Von den 3000 PS starken GP40-2 baute EMD zwischen 1972 und 1986 insgesamt 903 Exemplare. Das Bachmann-H0-Modell wird auf allen Achsen angetrieben und ist beleuchtet. Fahrwerte: Anfahren: 7 km/h bei 1,8 V; V/max: 159 km/h bei 12 V, Auslauf aus V/max: 66 mm; Zugkraft Ebene: 70 g (18 US-Güterwagen). Der Preis liegt bei etwa 30 Euro. Der rundliche Metropolitan verkaufte sich zwischen 1954 und 1962 fast 95000 mal. Gebaut wurde der von Nash konzipierte Zweisitzer von Austin. Das als oder Hardtop-Coupé Cabrio lieferbare Modell wird wie der größere Rambler von dem hierzulande wenig bekannten Hersteller Widea produziert. Info: www.carsandco.de.

ZIMO ▸ *Großbahndecoder MX69*

Für Großbahnen stellt Peter Ziegler die neue Decoder-Familie MX 69 vor. Der Baustein verträgt Motorstrom bis zu einer Stärke von 5A, arbeitet mit dem LGB-MZS zusammen und weist eine Susi-Schnittstelle für Sounddecoder auf. Fortschritte der Mikroelektronik machen bei den Miniatur-Decodern der Serien MX62 bis MX64 eine Reduzierung des Verkaufspreises möglich.

WEINERT ▸ *Baureihe 64 in H0*



Letztmalig bietet Weinert die Tenderlok der Baureihe 64 als Wiederauflage an. Der Käufer der DB- oder DRG-Ausführungen hat die Wahl zwischen geschweißten oder genieteten Wasserkästen und zwischen NEM- und Rp-25-Radsätzen. Die Modelle werden jeweils als Komplett-Bausatz geliefert. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe-Dreye, Tel. (04203)9464, Fax (04203)5230, Internet: weinert-modellbau.de.

BUSCH ▸ *Hintergründe*

Auf der CD-Rom „Hintergründe Norddeutschland" finden sich neben Fachwerk- und Bauernhäusern auch Hafengebäude, Kaianlagen, typische Gebäude aus der Hamburger Speicherstadt und natürlich Container und Schiffe. Die CD-Rom „Hintergründe Holland" bietet ähnliche Motive, aber auch typisch niederländische Architektur und Landschaft. In die Alpen führt die gleichnamige CD-Rom den Modellbahner mit Bergen, Gletschern, typischen Häusern und Nadel-Wäldern. Dabei kann der Modellbahner zwischen Sommer- und Wintermotiven wählen.

HABERL & PARTNER ▸ *Drehscheibe in H0*

Für Big Boy und ähnlich große Loks eignet sich die 40-m-Drehscheibe des Kleinserien-Spezialisten. Das H0-Modell mit einer Bühnenlänge von 43,8 cm weist eine aus Metall gefertigte Grube und eine Kunststoff-Bühne mit geätzten Metall-Teilen auf. Das Fertigmodell wird komplett mit Elektronik geliefert und ist in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung erhältlich. Info: Haberl & Partner, Ulmer Str. 160a, 86156 Augsburg, Tel. (0821)409866, Internet: www.modellbahnkeller.de.

ROCO ▸ *Überarbeitete H0e-Dampflok*





Luxus für alle bietet der Modulwagen Bmpz (oben links) jetzt in verkehrsrot-grauer Lackierung. Königlichen Luxus für Ausgewählte findet man beim Modell des württembergischen Salonwagens (oben rechts). Rocos H0e-Dampflok (Bild) erhielt nicht nur einen neuen Namen, sondern auch eine neue Steuerung. Außerdem kann man die auf der Roco-Reise (siehe Seite 112) vorgestellte Nohab-Diesellok der ungarischen MAV vor Epoche-IV-Züge spannen.

FLEISCHMANN ▸ *Kesselwagen-Ganzzug in N*



Mit Betriebsspuren versehen rollt ein Epoche-IV-Kesselwagenzug der DB in N an. Die 052 zieht Kesselwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Für das Train-Navigation-System sind jetzt Loco-Net-Verteiler für den Anschluss von fünf Navigationsempfängern lieferbar. Auch Navigationssender (für die Montage unter Fahrzeugen) und -sensoren mit Empfängern werden vertrieben. Das Train-Navigation-Handbuch erklärt den Aufbau und den Umgang mit dem System.

MODELLBAHN AKTUELL

LANGMESSER ▸ *Ländliche Brauerei in H0*

Vielerorts standen Privatbrauereien in Ortskernen. Langmesser nahm sich eines fränkischen Vorbilds (Bild u. re.) an und realisierte es in Resin. An der Hinterseite weist das Gebäude ein offenes Tor auf, hinter dem man einen Treppenaufgang erkennt. Das Modell ist als Bausatz oder fertig montiert lieferbar. Das gilt auch für den Bretterschuppen (o. li.) mit seinem doppelflügligen Holztor an der Stirnseite. Info: Wolfgang Langmesser, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel./Fax (02156)109389, Internet: www.langmesser-modellwelt.de.





ADE ▸ *Quick-Pick-Speisewagen in H0*



1975 ließ die DB einige Selbstbedienungs-Speisewagen der Gattung WRbuümz 139 bauen. Die mit großen Quick-Pick-Schriftzügen versehenen Waggons gab es in beige-ozeanblauer (oben li.) und TEE-Lackierung (oben re.). Daneben fertigt Willy Ade den Halbspeisewagen BRyl 446, dessen Vorbilder im Rahmen des Eilzugwagenprogramms entstanden. Alle Fahrzeuge sind nach der Epoche IV beschriftet und als Bausatz oder Fertigmodelle lieferbar. Info: Ade-Eisenbahn-Modelle, Kelterplatz 3, 72636 Frickenhausen, Fax (07025)911489, Internet: www.ade-eisenbahn-modelle.de.

MÄRKLIN ▸ *Offener DRG-Güterwagen für Spur I*



An die Olympiade anno 1972 in München erinnert das Miniclub-Modell der 003131-0 mit entsprechender Gruß-Anschrift des Bahnbetriebswerks München Hbf auf den Tender-Seitenwänden. Neukonstruktionen sind die Kesselcontainer des Z-Wagensets mit Huckepack-Taschenwagen und Containertragwagen. Die 20-Fuß-Container sind stapelbar und können auch auf dem Taschenwagen transportiert werden, vorausgesetzt, man entfernt vorher die störende Rastnase des Wagens. Echten Schieferbruch geladen hat das Spur-I-Modell des DRG-Hochbordwagens, Bauart Nürnberg, mit Bremserhaus (Bild). Das neue Oberleitungs-System wird Stück für Stück komplettiert: Beim Fachhandel angekommen sind mittlerweile das Handbuch (siehe Buchtipps Seite 35), das Mastpositionslehreset, die Fahrdrahtmontagelehre, der Anschlussmast, Mastsockel und Fahrdrähte der Längen 142 und 172,5 Millimeter.

CDT ▸ *Chemnitzer Straßenbahndepot in H0*

Mit fotorealistischen Kartonmodellbaubogen hat sich CDT inzwischen einen guten Ruf erworben. Dem historischen Straßenbahnzug der Zürcher Tram in H0m folgt nun der Kartonmodellbausatz des Straßenbahndepots Chemnitz-Kappel. Der H0-Bausatz wird in zweiständiger Grundausführung angeboten, ist aber beliebig erweiterbar. Während die Zürcher Straßenbahn auch im Tram-Museum Zürich erhältlich ist, sind Depot und elf weitere Kartonmodellbaubogen im Direktbezug übers Internet (www.cdt-werbedruck.de) zu bekommen. Infos: CDT-Werbedruck, Steffen Grünes, Adam-Ries-Str. 8, 09117 Chemnitz, Tel. (0371) 5362537, Fax (0371) 5362538.

POST PHILATELIE ▸ *DDR-Postfahrzeuge in H0*



Die Serie von Postfahrzeugen nach DDR-Vorbildern wird durch einen grauen Trabant P50 und einen IFA S4000-1 ergänzt, die als Set geliefert werden. Info: Deutsche Post Philatelie, Abt. 8203, Postfach 110422, 60039 Frankfurt, Tel. (01803)246042, Fax (01803)246044.

PIKO ▸ *Inter-Connex-Startset in H0*



Moderne Bahn bietet das jüngste H0-Startset (Bild) der Sonneberger im Hobbysortiment: Die Packung enthält den inzwischen bereits historischen Inter-Connex mit E-Lok der Baureihe 185 und drei Reisezugwagen, ein Gleisoval mit zwei Bogenweichen und Umfahrgleis, Fahrregler und Netzteil zum sofortigen Spielspaß. Mit Epoche-III-Anschriften werden die Bundesbahn-Eilzugschürzenwaggons zweiter Klasse B4ylwe sowie erster und zweiter Klasse AB4yslwe ausgeliefert. Mit Holzschwarten beladen ist der DB-Rungenwagen Rmms 33, beschriftet nach der Epoche III. Dem Flachwagen-Vierachser Rs 669 der DB AG spendierte Piko eine Ladung Röhren.

HELJAN ▸ *Mx Ellen der Jyllandsbanen in H0*



Exklusiv für den Inhaber des Vorbilds produziert Heljan die Mx 1030 der Privatbahn Jyllandsbanen. Das vorbildentsprechend detaillierte H0-Modell weist einen Mittelmotor mit Schwungmasse und einen Antrieb auf vier Achsen auf. Info: Michael Frick, Hauptstr. 5, 39646 Buchhorst, Tel. (039002)44886.

MODELLBAHN AKTUELL

KARSEI ▸ *Multicar M21 in TT*



In Rot, Grün, Blau und Grau ist der TT-Multicar mit Pritsche oder als Kipper erhältlich. Die nicht rollfähigen Zinngussmodelle der Firma Karsei wurden exklusiv für den Gothaer Modellbahnfachhandel Maik Kalbe angefertigt. Infos: Modellbahnfachhandel Maik Kalbe, Leinastr. 81, 99867 Gotha, Internet: www.modellbahnfachhandel.de, Tel. (03621) 702667, Fax (03621) 702751.

MICRO-METAKIT ▸ *T38 3255 in H0*



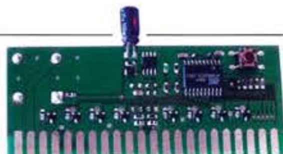
Das H0-Modell der Turbinen-Dampflok T383255 besteht vollständig aus feinstem Metall und wird wie das Original auf den drei Kuppelachsen der Lok und auf den beiden Kuppelachsen des Tenders durch jeweils einen Glockenankermotor angetrieben. Die Maschine wird in der grün-rot-schwarzen Ursprungslackierung (Bild) aus dem Jahre 1927 oder in rot-schwarzer DRG-Lackierung geliefert. Info: Micro-Metakit, Weingartenweg 8, 84036 Landshut, Tel. (0871)43457, Fax (0871)45922, Internet: http://www.micro-metakit.com.

WIKING ▸ *Anhänger für H0-Abrollkipper*



In die Luft geht die H0-Feuerwehr mit der neuesten Farbvariante des Hubschraubers vom Typ Eurocopter EC135. Im Rahmen der H0-Modellpflege erschien auch das moderne Feuerwehr-Drehleiterfahrzeug auf Mercedes-Benz-Econic-Basis, DLK 30 PLC, bereits in einer weiteren Version. Überdies wird der Park moderner Einsatzfahrzeuge um einen im aktuellen weißroten Farbkleid der Feuerwehr lackierten Mercedes der E-Klasse erweitert. Aktuelle Lackvarianten zeigen der S-Klasse-Mercedes und der Touareg von VW. Ebenfalls im Maßstab 1:87 verlässt der Anhänger (Bild) zum bereits ausgelieferten Abrollkipper die Wiking-Werkhallen.

MODELLBAHNSTEUERUNG.DE ▸ *DCC-Modul*



Mit dem DCC-Universalmodul lassen sich acht Betriebsarten programmieren (z.B. 4x Dauerverbraucher mit Ein-Aus-Schalter, z.B. Motorweichen oder 8 Dauerverbaurucher mit jeweils einer Taste). Das Modul ist kompatibel zu NMRA-DCC-Zentralen wie der Intellibox von Uhlenbrock, dem Twin-Center von Fleischmann, Lenz Digital Plus, Digitrax, Arnold Digital und Roco Digital. Die Betriebsspannung beträgt 14-18 V. An jedem der 8 Schaltausgänge dürfen 1 A Dauer- und 5 A kurzzeitiger Impulsstrom anliegen. Abmessungen: 48 x 91 x 12 mm. Info: Modellbahnsteuerung.de, Michael Franke, Kastanienstr. 14, 07646 Laasdorf, Internet: www.modellbahnsteuerung.de.

POST-MUSEUMS-SHOP ▸ *H0-Museumswagen*



Mit dem Postmuseumswagen 2004 feiern die Ettlinger ihre 15-jährige Zusammenarbeit mit Märklin. Das H0-Modell (Bild), mit Ausnahme des Fahrwerks eine Neukonstruktion, hat den Bundespost-Behältertragwagen Post(e)-t13 zum Vorbild, beladen mit den seinerzeit ebenfalls neuen Rollplattenbehältern. Infos: Post-Museums-Shop, Pforzheimer Str. 202, 76275 Ettlingen, Internet: www.post-museums-shop.de; Tel. (07243) 700766, Fax (07243) 700752.

NOCH ▸ *Firgurensets aus der H0-Arbeitswelt*



Passend zu den bereits vorgestellten Reiter-Sets gibt es jetzt auch eine Stallarbeits-Packung. Diese umfasst zwei Pferde, vier Figuren und diverse Gerätschaften. Ein anderes Set nennt sich „Farmer" (unten). Für die Kfz-Werkstatt gibt es jetzt allerlei Zubehör wie Hebebühne, Schweißgeräte und Schläuche für Reifen. Beim Set „Korpulente" (li.) ist Müßiggang Trumpf.



MINIBAUMA ▸ *CAT-Baumaschinen in H0*



Drei Jahrzehnte produzierte NZG Miniaturen der Caterpillar-Baumaschinen. Jetzt kommen die H0-Zinkdruckgussmodelle von der amerikanischen Firma Norscot, die in China fertigen lässt. Mit dem Radlader CAT 966G (Bild, rechts), dem Hydraulik-Bagger CAT 315C (Mitte) und dem Nivellierer CAT 160H (links) kommt Leben auf die H0-Baustellen. Radlader und Nivellierer sind mit Gummi-Reifen ausgerüstet. Alle Modelle sind in Mischbauweise aus Metall und Kunststoff gefertigt. Infos: Minibauma, Thiele GmbH, Postfach 1827, 58213 Schwerte, Internet: www.miniBAUMA.com; Tel. (0231) 1297300, Fax (0231) 1297301.

TÜMMELER ▸ *H0e- und H0m-Güterwagen*



Zwei gedeckte Güterwagen mit 2,2-m-Achsstand, wie sie auf verschiedenen Schmalspurbahnen zum Einsatz kamen, bereichern das H0m- und H0e-Sortiment. Als Vorbilder dienten die Wagen der Serie 101 bis 108 der Euskirchener Kreisbahnen (E.K.B.); ähnliche Wagen fanden sich auch im Wagenpark der Kreis-Altenaer Eisenbahn, der Borkumer Inselbahn und der Rendsburger Kreisbahn. Der Komplettbausatz besteht aus Kunststofffahrwerk (mit Stahlspitzenachslagerung), Speichenradsätzen, Bügelkupplungen, Messingätz-Gehäuse, Messingguss-Schlussscheibenhaltern und hauchdünner Schiebebildbeschriftung. Info: Schmalspurbedarf Frank Tümmeler, Höniger Weg 36, 50354 Hürth, Tel. (02233)66108, E-Mail: post@schmalspurbedarf.de.

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO

Clubreise 2004



W. Hübler (li.), Anton Gebert (2. v. re.) und die Gewinner zwischen Vorbild und Modell.

● „Wir waren über die große Zahl der Anmeldungen für unsere Club-Reise etwas überrascht", gestand Roco-Prokurist Anton Gebert. Statt der geplanten drei Waggons, umfasste der Sonderzug stattliche neun Wagen. 250 Roco-Club-Mitglieder genossen schließlich die unter dem Motto „Trommelwirbel und Rundnasen am Balaton" stehende Reise. Ziel der hervorragend organisierten Fahrt war die ungarische Hauptstadt Budapest und das Eisenbahnmuseum Eeszaki VT EG Park. Dort wurde standesgemäß neben dem Original das Modell der ungarischen Nohab vorgestellt. Frau I. Dürr, sowie J. Schmid und E. Pichler durften sich als Sieger eines Preisausschreibens über die ersten Serienmodelle der Rundnase freuen. Auch wenn auf der Reise das Männerhobby Eisenbahn im Mittelpunkt stand, freuten sich die Veranstalter über den ständig steigenden Frauen-Anteil unter den Teilnehmern. „Mit unserem Programm scheinen wir eine gute Mischung gefunden zu haben", resümiert Roco-Club-Leiter William Hübler. *yo*



Die Modell-1116.200 posiert auf dem Pufferträger des Vorbilds.

Fotos (2): Frickel

STADTILM SPUR S

Ausstellung geplant

● Zwischen 1955 und 1964 wurde in Stadtilm in Thüringen ein Sortiment der Spur S (1:64, 22,5 Millimeter) hergestellt. Wie im vergangenen Jahr plant Frank Neubert aus Elsterwerda eine Modellbahnausstellung mit Tausch- und Ideenbörse rund um die Spur S. Sie soll am 18. und 19. Dezember auf dem Weihnachtsmarkt in Bad Liebenwerda stattfinden. Bislang sind fünf Anlagen angemeldet, es werden ehemalige Serien- und Eigenbaumodelle zu sehen sein. Frank Neubert sucht noch Aussteller: Lauchhammerstr. 17, 04910 Elsterwerda, Tel./Fax (03533) 161897, E-Mail: wirtschaft.neubert@freenet.de.



Die Spur S besitzt heute Seltenheitswert. Gelegenheit, sich Modelle und Anlagen anzusehen, gibt es am 18. und 19. Dezember in Elsterwerda.

Foto: Neubert



MESSE-KALENDER

22. – 26. OKTOBER 2004: Modellbau International, A-Wien.

24. OKTOBER – 1. NOVEMBER 2004: Erlebniswelt Eisenbahn auf der Consumenta, Nürnberg

27. – 31. OKTOBER 2004: Hobbyschau, Dresden.

4. – 7. NOVEMBER 2004: Modellbau 2004, Köln.

12. – 14. NOVEMBER 2004: Euro-Modell, Bremen.

18. – 21. NOVEMBER 2004: Modellbahn Süd, Stuttgart.

19. – 21. NOVEMBER 2004: Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

19. – 21. NOVEMBER 2004: Modellbauwelt 2004, Hamburg.

19. – 21. NOVEMBER 2004: Modellbau West, Rheinberg.

19. – 21. NOVEMBER 2004: Schweizer Spielemesse, CH-St. Gallen.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 35 JAHREN: M 61 der MÁV von Zeuke-TT



● Was Roco heute kann, konnte auch TT-Hersteller Zeuke vor 35 Jahren. Nachdem es die Piko-Nohabs in H0 und in N schon gab, erhielten die Freunde der „Spur der Mitte" als erstes die ungarische M 61. Wie in H0 und N, folgten auch in TT bald die Varianten als My der DSB und als Reihe 52 der SNCB. Es war der erste sechsachsige Dieselloktyp bei Zeuke. Vom Grundsatz her entsprach das Antriebskonzept dem der DB-V 200: Vom Zeuke-TT-Standardmotor gelangte das Drehmoment auf zwei Achsen eines Drehgestells. Zur Zugkraftsteigerung waren zwei Metall-Gewichtsblöcke im Fahrgestell eingebaut. Heute sind die Modelle nur noch auf Sammlermärkten erhältlich, ein aktuelles TT-Modell der Nohabs bietet zur Zeit niemand an.

MODELLBAHN-MESSEN I

Echtdampf und Europameister

● Zum zweiten Mal findet in Dresden die Hobby-Schau im Rahmen der Messe „Dresdner Herbst" statt (27. bis 31. Oktober). In der Messehalle 1 gibt es neben Anlagen und der Präsentation von Herstellern auch eine Tauschbörse. Zu den Highlights der Modellbaumesse in Köln (4. bis 7. November) dürfte eine zweigleisige 5-Zoll-Anlage mit 1500 Metern Gleislänge zählen, auf der neben einer Schiebebühne und einer Drehscheibe auch ein Containerterminal installiert ist. Echtdampf-Lokomotiven drehen dort ihre Runden. Auf der Euro-Modell in Bremen (12. bis 14. November) wird es die erste Europameisterschaft für Schmalspurbahnen geben. Veranstalter Willi Breidenbach: „ Wir haben zu Beginn des Jahres über die europäischen Zeitschriften mit Schwerpunkt Schmalspur nach Bremen eingeladen. Dem sind Aussteller aus sieben Nationen gefolgt. Eine Jury wird die jeweils besten drei Kompakt- und Modulanlagen küren." Diesen Wettbewerb soll es auch in den folgenden Jahren geben.

MODELLBAHN-MESSEN II

Geballte Ladung im Spätherbst

● Am dritten Wochenende im November finden nicht weniger als vier Modellbahnmessen in Deutschland statt. Während sich die Messen in Hamburg (Modellbauwelt 2004) und in Rheinberg am Niederrhein (Modellbau West) kaum im Wege stehen dürften, ist die Gleichzeitigkeit von Modellbahn Süd in Stuttgart und Modellbau Bodensee in Friedrichshafen für Aussteller und Besucher von Nachteil. Über die Hintergründe berichtete der MODELLEISENBAHNER in der April-Ausgabe 2004. In Hamburg ist der Eisenbahnmodellbau die größte Sparte im gesamten Angebot. In den Hallen 11 und 12 werden 14 Anlagen fast aller Spurweiten zu sehen sein, außerdem sind etliche Hersteller zugegen. In Friedrichshafen wird unter anderem die



Foto: MBW Hamburg

Modellbahnen satt gibt es Ende November in Stuttgart, Rheinberg (Niederrhein), Friedrichshafen, St. Gallen (Schweiz) und Hamburg (Bild) zu sehen.

100 Quadrateter große N-Anlage des MEC Bonn erwartet. Zu den Highlights in Rheinberg zählt ein Großbahn-Treffen mit Live-Steam. In Stuttgart stehen die Nenngrößen N und Z im Mittelpunkt (siehe letzte Ausgabe). Ebenfalls vom 19. bis zum 21. November findet in St. Gallen in der Schweiz die Spielemesse statt, auf der die Modellbahn gleichfalls großen Raum einnimmt.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 90130) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422


Foto: Krantz

EINE FRAGE DER EINSTELLUNG

Mehr als zwei Jahrzehnte stemmte sich die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn noch gegen die Stilllegungspläne der DR.

VERSTEIGERUNG FÜR HILFSWERK

Nach norddeutschem Vorbild baute Matthias Fröhlich mit Märklins C-Gleis. Die Anlage soll Kindern in Not helfen.


Foto: Fröhlich

Außerdem

Babelsberger Kind

Im Dezember 1959 erschien V 15 1001 als erste Maschine des DR-Diesellokneubauprogramms.

Dampffahnen

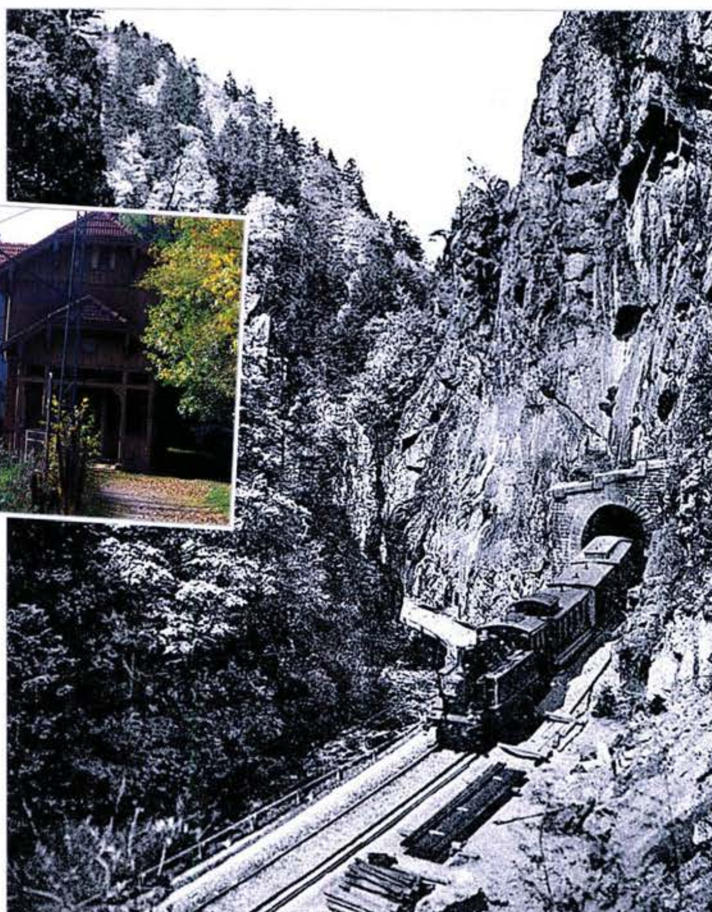
Der Traktionswandel vollzieht sich jetzt auch im Reich der Mitte unaufhaltsam.

Mehrzweck-Preußin

Zur Musterung tritt Märklins G 8.1 als 55 5145 der DRG auf den Spur-I-Gleisen an.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


Foto: Wollny



HIMMEL UND HÖLLE

Immer eine Reise wert: Die Höllentalbahn im Schwarzwald gehört zu den berühmtesten Strecken Deutschlands. Vor 25 Jahren endete die Ära der Altbauloks.


Foto: Stirl

BEWEGUNGSFREIHEIT AUF LANGEN STRECKEN

Fahrbetrieb und vorbildgerechte Zuggarnituren: Beides bietet Alfred Hanselmanns H0-Anlage.

VOM STAR ZUR MESSLOK

Im heimischen Aussbesserungswerk verwandelt Ralf Reinmuth die H0-103 in die Mindener Versuchslok 750 003.


Foto: Reinmuth

Das Dezember-Heft erscheint am **10. November** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6



Nr. 7



Nr. 8



Nr. 9



Nr. 10

► Was gehört wohin? Und welche Bedeutung haben sie? Die Geschichte der Signale ist fast so alt wie die der Eisenbahn. Signale regeln den Schienenverkehr. Ihre vorbildgerechte Aufstellung wertet jede Modellbahnanlage auf. Die erforderlichen Kenntnisse vermittelt Ihnen Heft 11 kompakt und kompetent.



Nr. 11

► Einmal mehr stehen Ihnen in exzellenten Fotos, herrlichen Beispielen vom Vorbild wie aus dem Modell- und Anlagenbau mit anschaulichen Beiträgen namhafte Fachleute mit Rat und Tat zur Seite.

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, wieder rechtzeitig mit von der Partie zu sein!

Bitte verwenden Sie für Ihre Bestellung die vorbereitete Postkarte. Sollte diese in Ihrem Heft fehlen, füllen Sie bitte ersatzweise den auf dieser Seite abgedruckten Bestellcoupon aus.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

11/04

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ *Bitte ankreuzen*

☐ Heft 1 ______ Anzahl
☐ Heft 2 ______ Anzahl
☐ Heft 3 ______ Anzahl
☐ Heft 4 ______ Anzahl
☐ Heft 5 ______ Anzahl
☐ Heft 6 ______ Anzahl
☐ Heft 7 ______ Anzahl
☐ Heft 8 ______ Anzahl
☐ Heft 9 ______ Anzahl
☐ Heft 10 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei ☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Roco Professional



Klein, aber Uhu ...

hatte sich da neulich – 1964 – der Autor gedacht, als er eine E 32 im Salzburger Bahnhof herumfuhrwerken sah. „So ein komischer Uhu ..." – aber das in aller Würde und Anerkennung. Diese Lok – die irgendwie noch von dem geheimnisvollen Flair der Dampfloks überhaucht schien – war sofort der magische Blickpunkt des Bahnhofs. Denn zu dieser Zeit, an diesem Ort war es nicht mehr selbstverständlich, eine Strecken-E-Lok mit Stangen-Antrieb zu Gesicht zu bekommen. Und wie immer ist das Außergewöhnliche besonders interessant.
Also: Klein, aber oho! Das muss Roco eine Professional-Neuauflage wert sein. Diese weitgehende Neukonstruktion mit bestechender Detaillierung und Technik ist ab sofort bei Ihrem Fachhändler erhältlich!

Übrigens: Die E 32 101 ist eine jener acht Maschinen, deren Höchstgeschwindigkeit durch Änderung der Getriebeübersetzung von 75 auf 90 km/h angehoben wurde.

63850 69850

Modelleisenbahn aus Leidenschaft www.roco.cc